

Aslak Fyhri
Beate Elvebakk
TØI rapport 1139/2011

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud



Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud

Aslak Fyhri
Beate Elvebakk

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud

Title: Children's everyday travel in the Oslo, Akershus and Buskerud counties of Norway

Forfattere: Aslak Fyhri
Beate Elvebakk

Author(s): Aslak Fyhri
Beate Elvebakk

Dato: 03.2011

Date: 03.2011

TØI rapport: 1139/2011

TØI report: 1139/2011

Sider 60

Pages 60

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1215-3

ISBN Electronic: 978-82-480-1215-3

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Helsedirektoratet
Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: Norwegian Directorate of Health
The Ministry of Children, Equality and Social Inclusion
The Norwegian Public Roads Administration

Prosjekt: 3577 - Childrens daily travel - an international survey

Project: 3577 - Childrens daily travel - an international survey

Prosjektleder: Aslak Fyhri

Project manager: Aslak Fyhri

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Quality manager: Randi Hjorthol

Emneord: Reisevaner
Mobilitet
trygghet

Key words: Mobility
Safety
Travel behaviour

Sammendrag:

3298 barn i alderen 7 til 15 år og deres foreldre svarte på spørreskjema om barnas daglige reiser og hvordan de leker i hverdagen. Undersøkelsen ble gjennomført i Akershus, Oslo og Buskerud. Resultatene viser at flesteparten av barna fortsatt går til skolen, selv om bilen er det mest brukte transportmiddelet på fritidsreiser utenfor byområdene. Foreldrenes svar samsvarer stort sett med barnas, bortsett fra at foreldrene er mer bekymret for at det skal skje noe med barna, enn barna selv er.

Summary:

3298 children aged 7 to 15 and their parents have been interviewed about the children's everyday travel and freedom to play in three counties of Norway. Most children still walk to school, even if the car is the most common mode of travel for leisure trips in non-urban areas. The parents' response generally coincides with that of the children, except that the parents appear more apprehensive about possible risks than the children themselves.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

I 1990 publiserte Policy Studies Institute (PSI) i London (nå tilknyttet University of Westminster) '*One False Move ... A Study of Children's Independent Mobility*'. Denne studien, som samtidig ble gjennomført i Tyskland, undersøkte i hvilken grad barn kunne bevege seg og reise til skole og fritidsaktiviteter uten å bli fulgt av voksne. Resultatene viste en betydelig nedgang i barns uavhengige mobilitet over en 20-årsperiode. Undersøkelsen regnes som en "nøkkelstudie" om barns mobilitet knyttet til trafikkforhold.

I 2010 gjennomføres undersøkelsen på nytt, og Norge ved TØI har blitt invitert til å delta. Undersøkelsen skal gjennomføres samtidig i 14 land. I tillegg er det en rekke land som ønsker å delta, men hvor finansieringen er uavklart.

Den norske undersøkelsen benytter oversatte versjoner av de engelske spørreskjemaene, og ellers samme opplegg som den engelske, i den grad det har vært gjennomførbart. Undersøkelsen gjør det dermed mulig å foreta sammenligninger mellom forskjellige land, i tillegg til å studere utviklingen i barns uavhengige mobilitet i Norge over tid. Den norske versjonen av undersøkelsen, som beskrives i denne rapporten, er finansiert av Vegdirektoratet, Helsedirektoratet, Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet samt de deltakende fylkeskommunene; Akershus, Buskerud og Oslo. Oppdragsgivers kontaktpersoner har vært Guro Berge (VD), Marit Espeland (HD), Einar Jensen Saga (BLD), Stein-Owe Hansen (Akershus), Anne-Line Berglia (Buskerud) og Cecilie Bergmann, (Oslo).

Denne rapporten beskriver resultatene fra den norske delen av undersøkelsen. Rapporten er skrevet av Aslak Fyhri og Beate Elvebakk, og kvalitetssikret av forskningsleder Randi Hjorthol.

Oslo, mars 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
Instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
Avdelingsleder

Innholdsfortegnelse

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Metode	1
1.3	Utvalg	2
1.4	Frafall	4
2	Samlede resultater	5
2.1	Reisemåte til og fra skolen	5
2.2	Reisemåte etter alder	5
2.3	Følge til og fra skolen	6
2.4	Tidsbruk på skolereisen	7
2.5	Restriksjoner ved lek og ferdsel	7
2.6	Aktiviteter	9
2.7	Trygghetsopplevelse i nærmiljøet	9
3	Har barnas reisemåte endret seg?	11
3.1	Sammenligning med skolevei-undersøkelsen 2002/2005	11
3.2	Sammenligning med Barne-RVU 2005	12
3.3	Sammenligning med Aksjon Skoleveg-data fra 1979	13
4	Foreldrenes oppfatninger	16
4.1	Grunner til å følge barn til skolen	16
4.2	Reiser utenom skolen	17
4.3	Bekymring for ulykker	18
5	Akershus	19
5.1	Reisemåte til og fra skolen	19
5.2	Omfang sykling	20
5.3	Aktiviteter i helga	20
5.4	Trygghetsopplevelse i nærmiljøet	21
5.5	Foreldrenes oppfatninger i Akershus	22
5.5.1	Reisemåte til andre steder enn skolen	23
5.5.2	Bekymringer	24
6	Buskerud	25
6.1	Reisemåte til og fra skolen	25
6.2	Restriksjoner ved lek og ferdsel	26
6.3	Aktiviteter	26
6.4	Trygghetsopplevelse	27
6.5	Foreldrenes oppfatninger i Buskerud	28
6.5.1	Reisemåter til andre aktiviteter enn skolen	28
6.5.2	Bekymringer	29
7	Oslo	30
7.1	Reisemåte til og fra skolen	30
7.2	Restriksjoner ved lek og ferdsel	31
7.3	Aktiviteter	31
7.4	Trygghetsopplevelse i nærmiljøet	32
7.5	Foreldrenes oppfatninger i Oslo	33
7.5.1	Reisemåter til andre aktiviteter enn skolen	33
7.5.2	Bekymringer	34

8 Barnas daglige reiser i ulike områdetyper	35
8.1 Områdetyper og reisemåte	35
8.2 Trygghet, engstelse og mobilitetsbegrensninger.....	36
9 Hvordan virket intervjuprosedyren inn på svarene?	38
9.1 Intervjuer på skolene versus hjemme.....	38
9.2 Effekter av frafall.....	38
9.3 Effekter av "å svare hjemme"	40
9.4 Konklusjon	41
10 Oppsummering	42
11 Referanser.....	43
Vedlegg I, tabeller.....	44
Vedlegg II, spørreskjema for barn	46
Vedlegg III, spørreskjema for voksne.....	52

Sammendrag:

Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud

TØI rapport 1139/2011
Forfattere: Aslak Fyhri og Beate Elvebakk
Oslo 2011, 60 sider

3298 barn i alderen 7 til 15 år og deres foreldre svarte på spørreskjema om barnas daglige reiser og hvordan de leker i hverdagen. Undersøkelsen ble gjennomført i Akershus, Oslo og Buskerud. Resultatene viser at flesteparten av barna fortsatt går til skolen, selv om bilen er det mest brukte transportmiddelet på fritidsreiser utenfor byområdene. Foreldrenes svar samsvarer stort sett med barnas, bortsett fra at foreldrene er mer bekymret for at det skal skje noe med barna enn det barna selv er.

I 1990 publiserte Policy Studies Institute (PSI) i London 'One False Move ... A Study of Children's Independent Mobility' (Hillman, Adams & Whitelegg, 1990). I 2010 gjennomføres undersøkelsen på nytt, denne gang i 14 land. TØI gjennomfører den norske delen. Undersøkelsen gjør det mulig å foreta sammenligninger mellom forskjellige land, i tillegg til å studere utviklingen i barns reisemåter i Norge over tid. Denne rapporten beskriver den norske delen av studien.

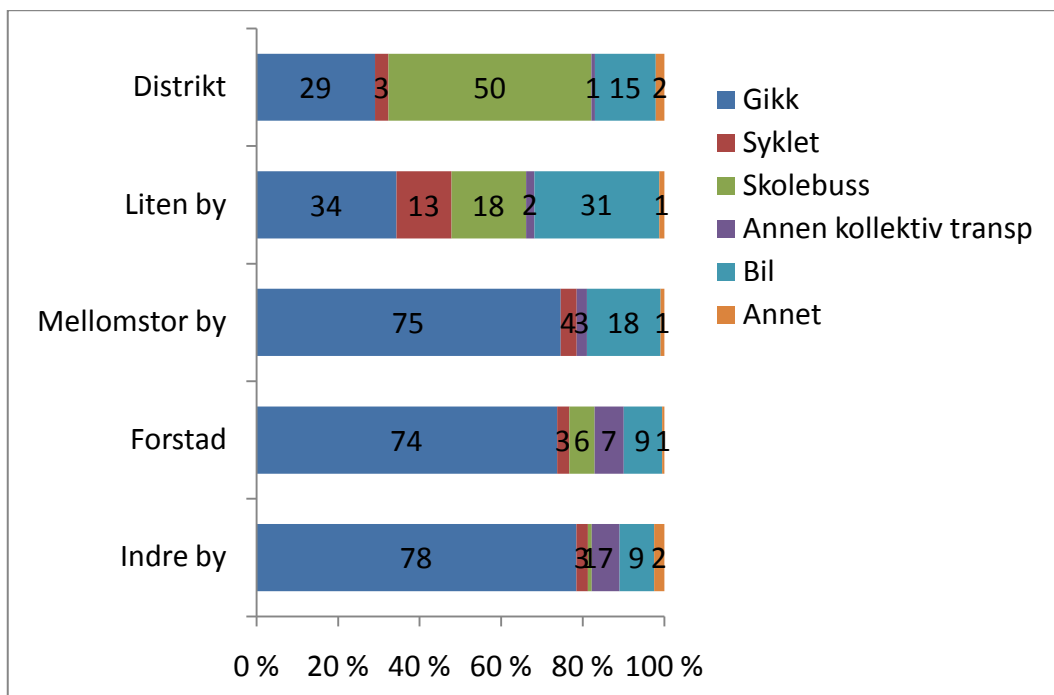
Til sammen 3298 barn i 2. til 10. klasse fra Oslo, Akershus og Buskerud deltok i undersøkelsen. Noen barn gjennomførte spørreundersøkelsen under veiledning av en assistent i klasserommet, og noen fikk skjemaet med seg hjem for å fylle det ut. En multipell regresjonsanalyse viste at intervjuprosedyren ikke hadde noen betydning for hvordan barna svarte, men at det hadde noe betydning for hvem som svarte. Det var en litt høyere andel ungdomsskoleelever enn barneskoleelever som svarte på hjemmeundersøkelsen.

De aller fleste av barna (59 prosent) gikk til skolen på intervjudagen. Den nest vanligste reisemåten var å bli kjørt i bil (16 prosent). Det er enda flere barn (66 prosent) som går hjem fra skolen enn til skolen.

De aller fleste (56 prosent) er veldig trygge når de er ute i sitt eget nabolag, og svært få (7 prosent) er utrygge.

Sammenligningen med tidligere undersøkelser av barns mobilitet i de tre fylkene viser at det har skjedd en betydelig dreining fra gange til mer kjøring i privatbil fra slutten av 70 tallet og til nå. Denne endringen er imidlertid mest merkbar blant de minste barna, for eldre barn bli noe av dreiningen oppveid av en økt andel som sykler. Det har ikke skjedd store endringer siden 2005. Andelen barn som kjøres, går og sykler til skolen er relativt stabil i perioden. Med de forbehold om må tas om metodeforskjeller i ulike studier, indikerer derfor disse tallene at nedgangen i barns aktive transport har stanset opp.

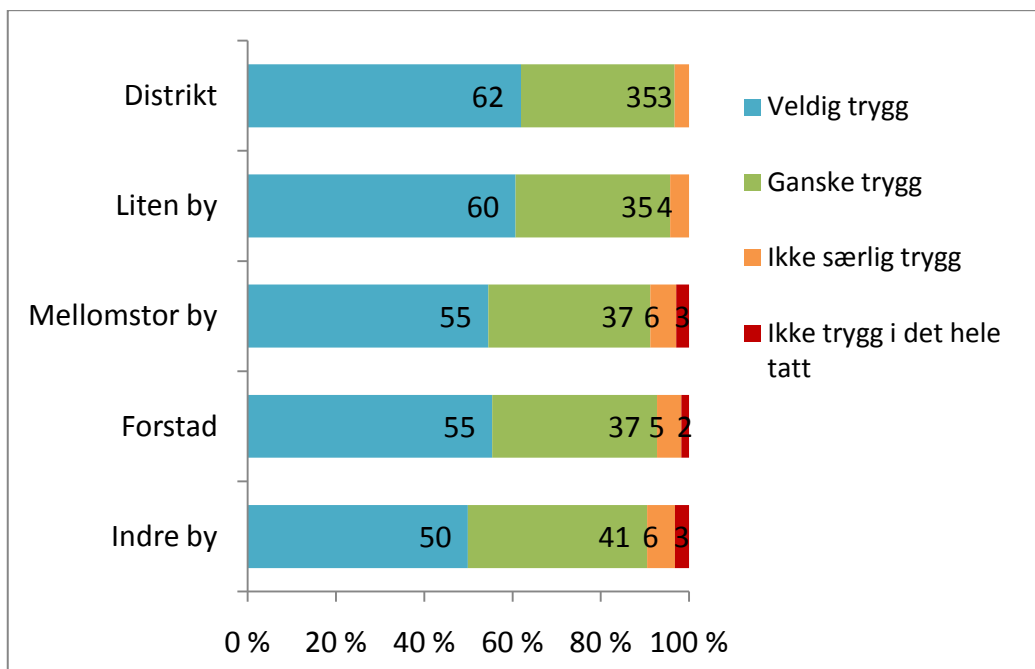
Det er langt flere barn som går til skolen i Oslo (79 prosent) enn i Buskerud og Akershus (47 og 44 prosent). Buskerud har den høyeste andelen som blir kjørt i bil (27 prosent). Mens gange var den vanligste transportmåten på fritidsreiser i Oslo, var bil den klart vanligste i Akershus og Buskerud.



Figur 1. Reisemåte til skolen etter type område. Prosent

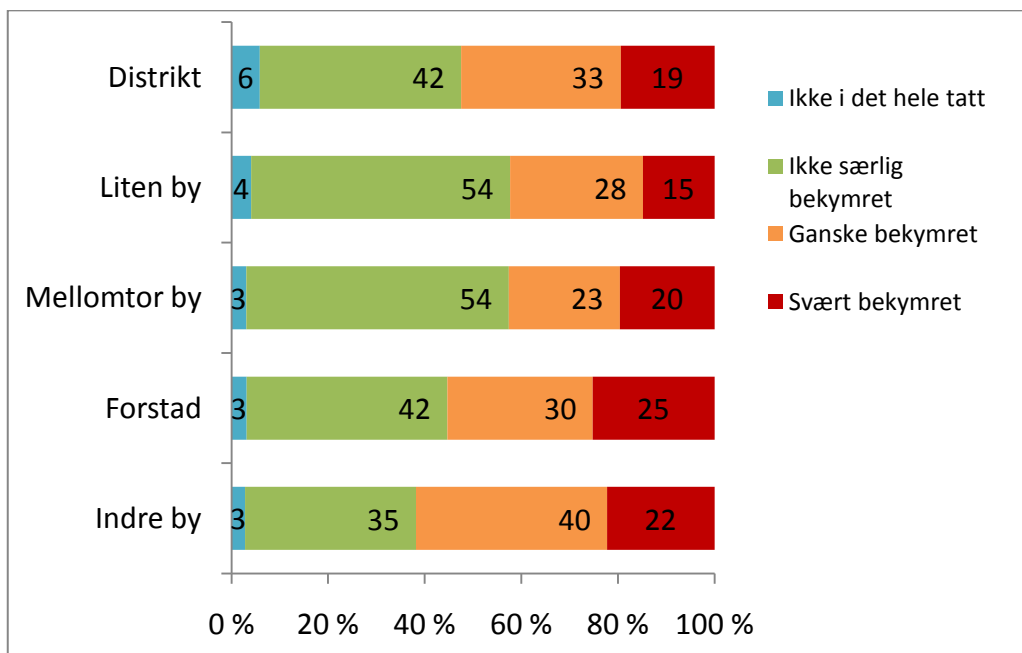
Forskjellene mellom områder er enda tydeligere dersom man ser på hva slags geografiske områder skolene befinner seg i. Det er en langt høyere andel barn som går i byområder enn utenfor byene. Det er liten forskjell mellom indre by, forstad, og andre byområder med hensyn til andelen som går. Den klart høyeste andelen som blir kjørt finner vi i det som defineres som "liten by", mens den høyeste andelen som reiser kollektivt finner vi i distriktet. Dette kan sannsynligvis i hovedsak forklares ved avstand til skolen.

Også når det gjelder trygghetsfølelse i nabolaget, ser man tydelige forskjeller mellom de forskjellige geografiske områdetypene. Jo mer urbane områdene er, jo mer utrygge føler barna seg. Mens 50 prosent av barna i indre by er veldig trygge, er denne andelen på 62 prosent i distriktet.



Figur 2. Opplevelse av trygghet i nabolaget etter type område. Prosent

Foreldres bekymring for trafikkulykker er påvirket av graden av urbanisering, selv om det ikke er en like entydig sammenheng mellom type område og bekymring som vi fant hos barna. Den høyeste andelen som er bekymret finner vi i indre by, men den laveste andelen finner vi i mindre byer. Vi finner altså en høyere andel bekymrede foreldre i distriktet enn i de små og mellomstore byene. Dette kan skyldes at trafikken går fortere, og at veger er dårligere tilrettelagt for skolebarn på landsbygda. Generelt sett ser foreldrene ut til å være langt mer bekymret enn det barna selv er. Dette er i tråd med tidligere funn.



Figur 3. Bekymring blant foreldre for at barna skal bli utsatt for en trafikkulykke når det krysser vegen etter type område. Prosent

Summary:

Children's everyday travel in the Oslo, Akershus and Buskerud counties of Norway

TØI Report 1139/2011

*Author(s): Aslak Fyhri and Beate Elvebakk
Oslo 2011, 60 pages Norwegian language*

3298 children aged 7 to 15 and their parents have been interviewed about the children's everyday travel and freedom to play in three counties of Norway. Most children still walk to school, even if the car is the most common mode of travel for leisure trips in non-urban areas. The parents' response generally coincides with that of the children, except that the parents appear more apprehensive about possible risks than the children themselves.

In 1971 and 1990 research was conducted by the Policy Studies Institute in England that contributed to the landmark study 'One False Move... A Study of Children's Independent Mobility' (Hillman, Adams & Whitelegg, 1990). Forty years on from the original survey the study is repeated. The original studies were conducted in the UK and Germany. The 2010 version is conducted in 14 countries. The aim of the study is to gain further insights into the degree to which children of different ages have the freedom to travel and play outside unaccompanied by adults, and into the impacts on their well-being, health and personal development. This report describes the Norwegian part of the study.

Methodology

The study was carried out in three different Norwegian counties - Akershus, Buskerud and Oslo. All in all, 3298 children from 2nd to 10th grade (7 to 15 years of age) were interviewed. Schools were selected on the basis of their size, location and settlement characteristics. Schools were assigned to five different settlement categories inner city, suburban, large town, small town and rural. Schools were also partly chosen on the background of the participant counties' need for information.

The study was conducted over two days, Monday 8th and Tuesday 9th November, 2010. The schools received an email requesting their participation, and, when necessary were followed up through a telephone call. The email described the purpose and design of the study, and also requested the schools to choose one class at each grade for participation in the study. As an incentive, participating schools took part in a lottery for a prize of 5000 NOK (= appr. €600). Out of the 40 schools approached, 19 agreed to participate.

The study was carried out in one class at a time, where the questionnaire was completed by pupils under the supervision of a research assistant. The schools had also been asked that teachers should be present in the classroom while the questionnaire was completed.

The main study was thus conducted in the classroom. The questionnaires filled in here are referred to as the "Main questionnaire". However, two other sets of questionnaires were also filled in as part of the study. An identical set of questionnaires, referred to as "Home questionnaire" were handed out to another class at each grade, in each of the participating schools. These questionnaires, however, were not completed in the classroom, but taken home to be filled in, and returned to the teacher the following week. Yet another set of questionnaires were given to the pupils participating in the main study (only to those who received the Main questionnaire) to take home for their parents to complete. These questionnaires were also returned to the teacher, and mailed to TØI.

We were unfortunately not able to keep a unique identity number in order to identify each individual student, and to match them with their parents. There is however a code that identifies each class at each school (as presented in the table below). This identity number is used both for the parents and for the students (although this number is missing for some of the parents and some of the children in Home questionnaire). Hence, by aggregating data from each class, the average student from a class can be matched with the average parent from the same class, for whatever that is worth.

Results

A multiple regression analysis revealed that the procedure for completing the questionnaire had no influence at all on the response that the children gave. There were, however, a slight difference in age distribution between the two samples, as the response rate for the Home questionnaire was somewhat higher for secondary school children than for primary school children. However, the challenges related to this difference in sample distributions is balanced by an improved statistical power in using the combined data sets.

Most children (59 percent) walked to school on the day of the interviews. The second most common mode of travel was to be taken by car (16 percent). More children walk on the return journey (66 percent) than on the way to school.

Most children (56 percent) feel very safe when out and about in their own neighbourhood. Only seven percent feel unsafe to any degree.

Comparison with data from a study conducted in 1979 shows that for the youngest children there has been a shift from walking to increased use of car for school journeys. 4 percent of the children in the age group 7 to 9 years were taken by car in 1979, compared to 22 percent in a national study from 2005. For older children it seems like some of this shift towards more motorised travel has been countered by an increased use of bicycle. There has been virtually no change in how the children travel to school in the three counties since 2002 and 2005 (when similar studies were conducted).

Far more children (79 percent) walk to school in Oslo than in Buskerud and Akershus. And whereas walking is the most common mode of transport for leisure trips in Oslo, the car is by far the most common mode for such trips in Akershus and Buskerud.

The geographical differences are more apparent when we divide the schools between *area types*. Far more children walk in urban areas than in the countryside. The highest rate of car use is found in small towns, whereas the highest rate of school bus use is found in rural areas. There is strong and clear relationship between degree of urbanisation and perceived safety. Children in rural areas feel more safe in their neighbourhood areas than children in urban areas. The parents' concern about traffic accidents follow the same pattern, more or less. However, we see that parents in rural areas are more apprehensive than parents in small towns. In general, parents are more worried than the children themselves, something which is in line with previous research.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I 1990 publiserte Policy Studies Institute (PSI) i London (nå tilknyttet University of Westminster) '*One False Move ... A Study of Children's Independent Mobility*' (Hillman, Adams & Whitelegg, 1990). Denne studien, som samtidig ble gjennomført i Tyskland, undersøkte i hvilken grad barn kunne bevege seg og reise til skole og fritidsaktiviteter uten å bli fulgt av voksne. Resultatene viste en betydelig nedgang i barns uavhengige mobilitet over en 20-årsperiode. Undersøkelsen regnes som en "nøkkelstudie" om barns mobilitet knyttet til trafikkforhold. Funnene kunne indikere en innskrenkning i barns bevegelsesfrihet, og dermed potensielt også en delvis forklaring på barns reduserte fysiske aktivitet.

I 2010 gjennomføres undersøkelsen på nytt, og Norge ved TØI har blitt invitert til å delta. Undersøkelsen skal gjennomføres samtidig i 14 land. I tillegg er det en rekke land som ønsker å delta, men hvor finansieringen er uavklart.

Den norske undersøkelsen benytter oversatte versjoner av de engelske spørreskjemaene, og ellers samme opplegg som den engelske, i den grad det har vært gjennomførbart. (Spørreskjemaene som ble benyttet for undersøkelsen er vedlagt) Undersøkelsen gjør det dermed mulig å foreta sammenligninger mellom forskjellige land. I og med at undersøkelsen bruker samme utvalgsprosedyre og til dels samme spørreskjema som en undersøkelse av barns reiser til og fra skolen som ble gjennomført i 2002 og 2005 (Fyhri, 2002 og Fyhri, 2006), kan vi imidlertid også benytte dataene for å forsøke å se om barns reisemåte i Norge har endret seg over tid. Det er også et mål i seg selv å presentere data om barns reisevaner, siden slike i liten grad er tilgjengelige.

Fordelen med denne fremgangsmåten er dermed at den muliggjør internasjonal komparasjon, mens en mulig ulempe er at forskjeller mellom de deltakende nasjonene, for eksempel av økonomisk, sosial eller kulturell art, ikke reflekteres i spørreskjemaer, slik at spørsmål og svarkategorier ikke alltid er like tilpasset den lokale eller nasjonale konteksten.

I denne rapporten presenteres tall for hvordan barna reiser, hvem de har følge med, og hvordan de opplever sine daglige omgivelser. Vi ser også på foreldrenes oppfatninger. Vi legger ikke noen spesielt vekt på tematikken *uavhengig mobilitet* (altså reiser uten følge av voksne) i denne omgang. Dette spørsmålet vil bli nærmere berørt i den internasjonale studien.

1.2 Metode

I tråd med føringene for den internasjonale studien, ble selve undersøkelsen utført over to dager (mandag 8. og tirsdag 9. november 2010). I forkant var skoler blitt kontaktet i henhold til kriteriene fastsatt i den internasjonale studien. Skoler ble i noen grad også valgt ut på grunnlag av informasjonsbehovene i de deltakende

fylkeskommunene (Akershus, Buskerud, Oslo). Av de 40 skolene som ble kontaktet for undersøkelsen, ga 19 skoler positivt svar. Skolene ble kontaktet per e-post (sendt til skolens postmottak og/eller skolens rektor), og fulgt opp gjennom en telefonsamtale i tilfeller der man ikke hadde mottatt svar i løpet av en fastsatt periode. I e-posten ble studiens omfang, innhold og formål presentert. I tillegg ble skolene bedt om selv å velge ut én skoleklasse på hvert klassetrinn for undersøkelsen, og ble gjort oppmerksomme på at de i ettertid skulle samle inn utfylte spørreskjemaer fra elevenes foreldre. Som insentiv til deltakelse ble det også opplyst om at én av de deltagende skolene ville bli trukket ut til å motta en valgfri premie til verdi av 5000 kroner.

Spørreundersøkelsen ble utført i én klasse av gangen, med en vitenskapelig assistent til stede for å informere om undersøkelsen og bistå med utfyllingen av spørreskjemaene. De vitenskapelige assistentene delte også ut spørreskjemaer, og samlet sammen de utfylte skjemaene. Skolene ble i forkant anmodet om å la pedagogisk personale være til stede mens undersøkelsen ble gjennomført. Til sammen ble 13 vitenskapelige assistenter benyttet for gjennomføringen av undersøkelsen.

Hovedundersøkelsen ble altså gjennomført i klasserommet, med assistanse fra vitenskapelig assistent og pedagogisk personale, skjemaene som ble benyttet i denne undersøkelsen vil vi referere til som "hovedversjon"¹. I tillegg ble imidlertid to andre undersøkelser utført parallelt. En undersøkelse ble utført i en tilfeldig utvalgt parallellklasse ved samme skole som klassene som fylte ut hovedskjema. Disse skjemaene er identiske med hovedskjema, og kalles heretter "hjemmeversjon". Forskjellen mellom versjonene består i at hjemmeskjema ble sendt med elevene for utfylling hjemme, og altså ikke fylt ut under veiledning i en klasseromssituasjon. Skjemaene ble senere samlet sammen på skolene. Målet med å foreta denne parallelle undersøkelsen var for det første å utvide det samlede antallet respondenter, og for det andre å finne hvorvidt forholdene skjemaene ble utfylt under påvirket svarene som ble gitt. Dette spørsmålet diskuteres i kapittel 9. Den siste undersøkelsen er en foreldreundersøkelse, som ble utført blant foreldre/foresatte av elevene som fylte ut hovedskjema. Disse spørreskjemaene ble sendt med elevene hjem, og samlet inn igjen av skolene. Disse skjemaene vil heretter bli omtalt som "foreldreversion".

1.3 Utvalg

Det var på forhånd gjort avtale med tre forskjellige fylkeskommuner (Akershus, Buskerud og Oslo) om at undersøkelsen skulle bli gjennomført i utvalgte skoler i deres område. I tråd med føringene i den internasjonale undersøkelsen, ble skoler valgt ut for å dekke over ulike typer geografiske områder, i tillegg til å dekke samtlige klassetrinn fra 2. til 10. klasse. (Etter en prøveundersøkelse ble det avgjort at å gjennomføre undersøkelsen i 1. klasse, der elevene ennå ikke har lært å lese, ville blir for krevende, og gi lite pålitelige resultater). Skolene ble delt inn i fem forskjellige geografiske kategorier; indre by, forstad, stor by, liten by og distrikt. 40 skoler ble invitert til å delta (18 i Oslo, 12 i Akershus og 10 i

¹ Denne versjonen er blitt kalt "versjon B" i databearbeidingen, mens hjemmeversjonen er blitt kalt "versjon A". For å unngå evt. forvirring har vi ikke brukt disse betegnelse i rapporten.

Buskerud). På grunn av forhold knyttet til skolestørrelse, responsmønstre og typer områder i de aktuelle fylkene var det ikke mulig å få en lik representasjon av alle typer områder. Fordelingen er vist i tabellen under.

Tabell 1.1 Skolene som er med, fordelt etter områdetype.

Indre by	Forstad	Stor by	Liten by	Distrikt
Bolteløkka skole	Bjøråsen skole	Bragernes skole	Hokksund barneskole	Gol ungdomsskole
Kampen skole	Bøler skole	Danvik Skole	Hokksund ungdomsskole	Rødberg skole
Ila skole	Jong skole	Volla skole	Nordby ungdomsskole	
	Linderud skole		Ski skole	
	Ramstad ungdomsskole		Ski ungdomsskole	
			Vilberg ungdomsskole	

Til sammen 3298 barn deltok i undersøkelsen. I og med at det er ni klassetrinn som er valgt ut, skal det i prinsippet være ca 11 prosent elever i hvert alderstrinn. Som vi ser i tabell 1.2 stemmer dette ikke helt. Ser vi på hele utvalget, er det en liten overvekt av ungdomsskoleelever (35 prosent mot forventet 33 prosent), selv om 10.-klassinger er underrepresentert. Ser vi på de enkelte fylkene, ser vi at skjevhetene er noe større.

Tabell 1.2 Aldersfordeling i hvert fylke og totalt. Prosent

Alder	Oslo	Akershus	Buskerud	Alle
6	0	1	1	1
7	10	7	12	10
8	12	10	7	10
9	12	12	12	12
10	12	9	14	11
11	11	7	13	10
12	12	12	11	12
13	12	19	13	14
14	13	14	12	13
15	7	10	6	8
Sum	100	100	100	100
Antall	1 388	1 055	855	3 298
Snittalder	11	11,4	10,9	11,1

Utvalget er rimelig jevnt fordelt mht kjønn, også når vi bryter ned på fylkesnivå (se tabell 1.3).

Tabell 1.3 Kjønnfordeling i hvert fylke og totalt. Prosent

	Oslo	Akershus	Buskerud	Alle
Jente	51	50	48	50
Gutt	49	50	52	50
Sum	100	100	100	100
Antall	1 388	1 055	855	3 298

1.4 Frafall

Frafallet i hovedversjonen er per definisjon lik 0. Det å delta i undersøkelsen var frivillig, og dette ble understreket av assistentene i starten av timen. Det var allikevel ingen barn som motsatte seg å delta, eller ikke kunne delta av de som var tilstede i de utvalgte klassene.

Frafallet blant foreldre kan beregnes ut fra antallet svar på hovedversjonen siden alle elevene som fikk hovedversjonen, også fikk et skjema med seg hjem som foreldrene skal svare på (kolonne VI i tabell 1.4).

Frafallet i hjemmeversjonen må beregnes ut fra noen antagelser. Vi vet ikke det totale antallet elever i de klassene som fikk utdelt skjemaer. På grunn av noen praktiske utfordringer blant de som delte ut skjemaene (noen fikk skjemaer til overs som de kastet i stedet for å returnere), og noen måtte trykke opp ekstra skjemaer underveis, er det heller ikke mulig å basere seg på antallet utdelte skjemaer. Vi tar derfor heller utgangspunkt i antall innleverte skjemaer i hovedversjonen. Videre antar vi at 5 prosent av elevene ikke var tilstede på skolen på intervjudagen, slik at det reelle antallet elever i disse klassene er 5 prosent høyere. Videre antar vi at det på hver skole er like mange elever i hver klasse på et trinn (i gjennomsnitt). I tillegg må vi trekke ut tre skoler hvor hjemmeversjonen ikke ble utdelt. Basert på dette kan vi regne ut svarprosenten for hovedversjonen (se kolonne IV i 1.4).

Svarprosenten for hovedversjonen er på 61 prosent for alle skolene, og for foreldreversjonen er den på 57 prosent.

Tabell 1.4 Antall skjema og beregning av svarprosent for hovedversjon, hjemmeversjon og skjema C.

	I	II	III	IV	V	VI
	Antall Hoved	"Populasjon" Hoved $I*1,05$	Antall Hjemme	Svarprosent Hjemme $(III*100)/I$	Antall Foreldre	Svarprosent Foreldre $(V*100)/I$
Akershus	591	621	464	75	372	63
Buskerud	644	407*	211	52	377	59
Oslo	922	835**	466	56	480	52
Alle	2157	1863	1141	61	1229	57

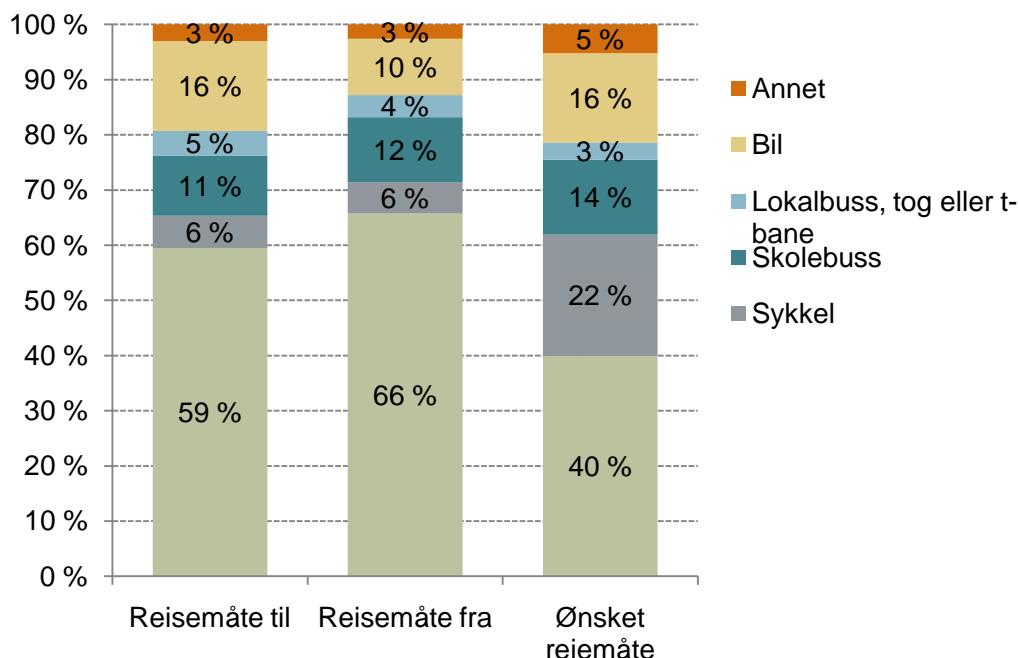
* 2 skoler fikk ikke utdelt skjema hjemmeversjonen

** 1 skole fikk ikke utdelt hjemmeversjonen

2 Samlede resultater

2.1 Reisemåte til og fra skolen

De aller fleste av barna (59 prosent) gikk til skolen på intervjudagen. Den nest vanligste reisemåten var å bli kjørt i bil (16 prosent). Det er enda flere barn (66 prosent) som går hjem fra skolen. Å gå er også den reisemåten de fleste av barna (40 prosent) ville valgt, om de kunne velge fritt, men en del (22 prosent) ville også valgt sykkel. Fra tidligere undersøkelser vet vi at de fleste skoler har restriksjoner på sykkelbruk. En vanlig restriksjon er at barna ikke får sykle før de går i 4. klasse. I denne undersøkelsen har vi ikke noen informasjon om dette.



Figur 2.1 Transportmåte til og fra skole, og hvordan barna ønsker å reise. (N=3298)

2.2 Reisemåte etter alder

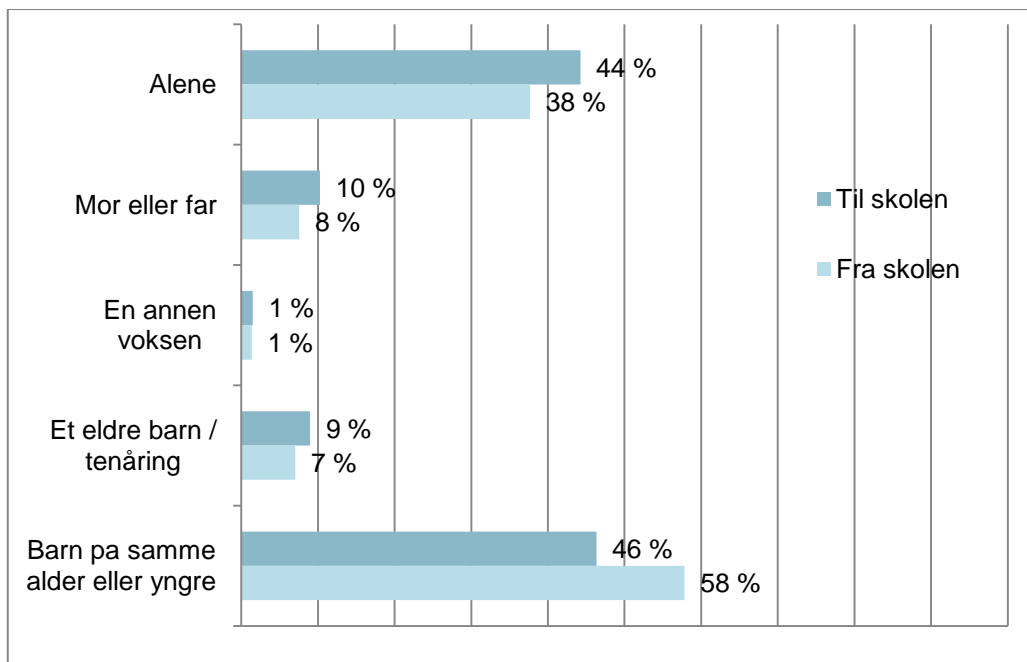
Det er store forskjeller på hvordan barna reiser etter hvor gamle de er. Andelen som går er høyest blant de yngste barna, men det er også disse barna som oftest blir kjørt (tabell 2.1). Andelen som sykler, eller reiser kollektivt er høyest på ungdomsskolen.

Tabell 2.1 Transportmåte til skolen i ulike alderstrinn. Prosent

	2-4 klasse	5-7 klasse	8-10 klasse
Gikk	64	66	49
Syklet	2	4	11
Skolebuss	5	10	17
Lokalbuss eller tog eller t-bane	1	4	8
Bil	25	13	12
Annet	4	3	2
Sum	100	100	100
Antall	981	1097	1182

2.3 Følge til og fra skolen

Barna fikk spørsmål om hvem de tok følge med til eller fra skolen. De kunne sette flere kryss på dette spørsmålet. I analysen har vi kun sett på de barna som gikk eller syklet til eller fra skolen. De fleste (46 prosent) går/sykler til skolen sammen med andre barn, men det er nesten like mange (44 prosent) som reiser alene. Svært få (10 prosent) har følge av sine foreldre. Det er flere som har følge med andre barn på hjemreisen, og færre som reiser alene.



Figur 2.2 Følge på reisen til/fra skolen for barn som sykler eller går (N=2332)

Ikke overraskende er det flere barn som går alene, og færre som blir fulgt av voksne, jo eldre barna er, se tabell 2.2. 31 prosent av barna i småskolen blir fulgt av en voksen, mot 6 prosent i mellomtrinnet.

Tabell 2.2 Følge til skolen i ulike alderstrinn. Prosent. Flere svar kunne gis

	2-4 klasse	5-7 klasse	8-10 klasse
Alene	35	51	52
Mor eller far	27	5	1
En annen voksen	4	1	0
Et eldre barn / tenåring	14	6	7
Barn på samme alder eller yngre	35	51	52
Antall	669	771	714

2.4 Tidsbruk på skolereisen

Barna ble spurt om hvor lang tid de brukte på skoleveien. Erfaringsmessig er slike tall beheftet med stor usikkerhet, særlig for de minste barna. De aller fleste (72 prosent) sier de brukte under et kvarter på skolereisen.

Tabell 2.3 Tidsbruk til/fra skolen. Prosent

Hvor lang tid brukte du på skoleveien i morges?	Andel
Mindre enn 5 minutter	29
5 til 15 minutter	53
16 til 30 minutter	15
31 til 45 minutter	2
46 minutter eller mer	1
Sum	100
Antall	3234

2.5 Restriksjoner ved lek og ferdsel

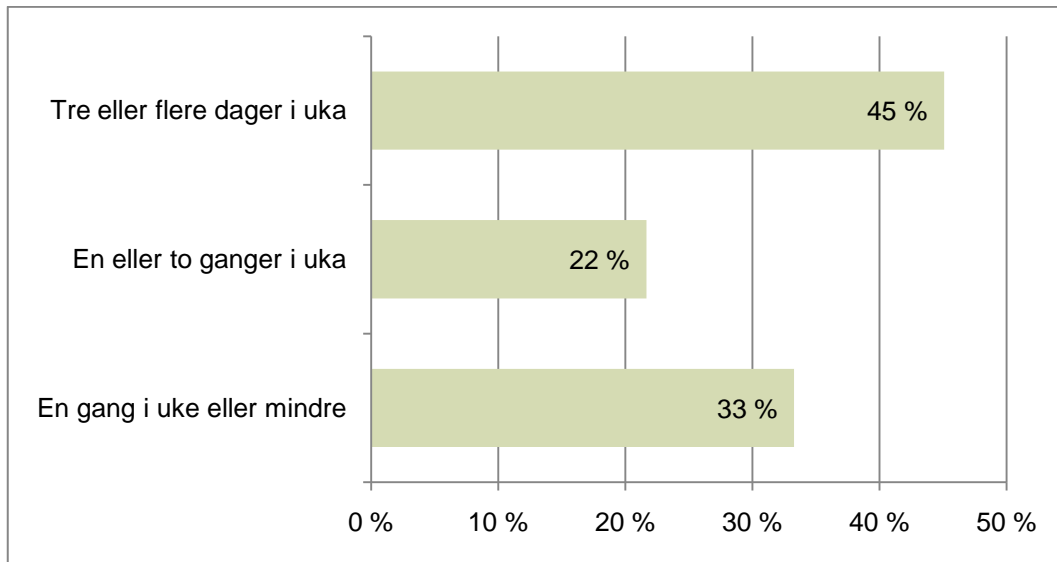
Barna ble også stilt spørsmål om tillatelse til å krysse store veier på egen hånd, til å sykle og til å ta lokalbuss alene.

På spørsmålet om de får lov til å krysse store veier på egen hånd svarte åtte av ti barn positivt, og 93 prosent av disse indikerte også hvor gamle de var da de først fikk lov til å gjøre dette. Det yngste barnet var 4 år gammelt mens det eldste var 14. Gjennomsnittlig gir foreldrene barna sine lov til å krysse store veier på egen hånd i en alder av 8,3 år. Barn som ennå ikke har lov til å krysse store veier på egen hånd ble også spurt om de ønsker dette. Bare en tredjedel svarte ja, mens nesten 60 prosent ikke ønsket dette. Resten ga ingen svar på dette.

En stor majoritet av barna har sykkel (94 prosent). Av disse får også 66 prosent lov til å sykle på store veier og en enda større andel (86 prosent) har tillatelse til å sykle andre steder (hjem til venner, eller til parken, f. eks.) uten følge av voksne. Den gjennomsnittlige alderen hvor man får lov av foreldrene til å sykle på store

veier er 9 år og dermed litt høyere enn alderen hvor man får lov til å krysse store veier på egen hånd.

Figur 2.3 viser hvor mange ganger barna vanligvis sykler i løpet av en uke (både med og uten foreldrene), inkludert i helga. Nesten halvparten av barna sykler tre eller flere dager i uka, 22 prosent gjør dette en eller to ganger i uka og ett av tre barn en gang eller mindre (2,7 prosent av barna svarte ikke på dette spørsmålet, og er utelatt av figuren).



Figur 2.3 Hvor mange ganger sykler du vanligvis i løpet av en uke (både med og uten foreldrene dine), inkludert i helga? (N=2984)

Barna ble også spurt om de får lov til å ta andre lokalbusser enn skolebuss alene. 59 prosent oppga at de fikk lov til dette, og 39 prosent fikk ikke lov.

2.6 Aktiviteter

Barna ble spurt hvilke aktiviteter de hadde vært med på (alene og sammen med foreldrene) i helgen forut for intervjudagen. Isolert sett gir disse spørsmålene kun et omtrentlig mål på barnas aktivitetsnivå, men når man ser dem over tid kan man se i hvilken grad barns muligheter for selvstendig utfoldelse har endret seg.

Tabell 2.4 Barns aktiviteter i helga. Prosent

Hvilke av disse aktivitetene har du gjort i løpet av helga...	...alene eller sammen med en jevnaldrende? (prosent)	...sammen med mor, far eller en annen voksen? (prosent)
Besøkt en venn	71	13
Vært ute sammen med venner etter at det var blitt mørkt	49	10
Vært i butikker	47	55
Gått eller syklet en tur	42	27
drevet med idrett eller svømming	39	19
Vært på en lekeplass, en park eller løkke	33	11
Vært på kino	22	20
Vært på biblioteket	19	12
Vært i klubb eller forening	17	10
Besøkt slektninger eller andre voksne	16	48
Vært på konsert eller nattklubb	9	12
Vært i kirke, tempel, bedehus, moské eller lignende	7	18
Annet	21	19
Antall	2782	2509

2.7 Trygghetsopplevelse i nærmiljøet

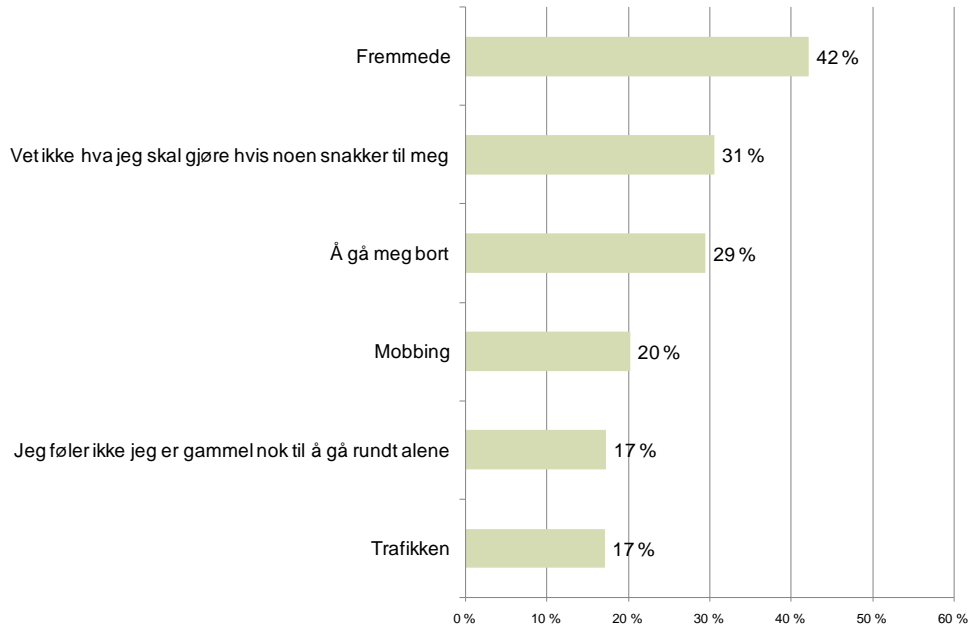
Fire prosent av barna får ikke lov til å være ute alene og kan dermed ikke gi noe svar på om hvor trygt de opplever nabolaget sitt, når de er ute alene. Tabell 2.5 viser hvor trygge barna føler seg. Som vi ser er de aller fleste barna (56 prosent) veldig trygge, og svært få (7 prosent) er utrygge.

Tabell 2.5 Trygghetsfølelse for barna i nabolaget. Prosent

Hvor trygg føler du deg når du er ute alene i ditt eget nabolag?	Andel
Veldig trygg	56
Ganske trygg	37
Ikke særlig trygg	5
Ikke trygg i det hele tatt	2
Sum	100
Antall	3130

Barna ble også spurt om hva som gjør at de føler seg utrygge. Det vanligste svaret er ”fremmede” (42 prosent svarte dette). Det er en del barn som krysset av for at de ikke vet hva de skulle gjøre hvis fremmede snakker til dem. Det er viktig å understreke at dette spørsmålet er krevende å tolke for barna, og at en del kan ha krysset av uten at dette er en årsak til at de er engstelige, men rett og slett som en

beskrivelse av et faktum. Det kan med andre ord godt tenkes at de ikke vet hva de skal gjøre, men at de ikke føler noen spesiell frykt knyttet til det. I tillegg til de forhåndsdefinerte svarkategoriene, var det 23 prosent av barna som svarte "annet". De hyppigst nevnte årsaker var "kidnapping", "narkomane", "fulle folk", "mørket" og "hunder".



Figur 2.4 Hva er barn engstelig for?(N=2716)

3 Har barnas reisemåte endret seg?

3.1 Sammenligning med skolevei-undersøkelsen 2002/2005

Undersøkelsene fra 2002/2005 er som nevnt forholdsvis like innværende studie, men vi har allikevel måttet gjøre noen tilpasninger av data. I 2002/2005 ble det gjennomført intervjuer med barn fra 1., 3. og 6. klasse i skoler over hele landet. Intervjuene ble gjennomført i februar og i mai. For å kunne sammenligne med den innværende undersøkelsen har vi valgt ut de skolebarna som ble intervjuet i februar, og vi har begrenset utvalget til de barna som ble intervjuet i Akershus, Oslo og Buskerud. Selv om undersøkelsen hadde mange respondenter (ca 14500), fører en slik begrensning til at vi sitter igjen med et relativt lite utvalg av barn. For å bøte på dette har vi valgt å se 2002 og 2005 under ett. I den innværende studien er ikke barn i 1. klasse inkludert i datamaterialet, mens de var det i 2002/2005. En måte å sammenligne på ville derfor vært å kun sammenligne barna i 3. og 6. klasse de to undersøkelsene. Gjør vi dette, får vi relativt få respondenter i hvert fylke, og resultatene blir usikre. Vi har i stedet valgt å benyttet oss av både 1. 3. og 6. klasse i 2002/2005, og 2 til 7. klasse i 2010.

For å gjøre 2002/2005 dataene mer sammenlignbare, har vi foretatt noen justeringer: vi beregner et gjennomsnitt for 1 til 7. klasse og vi vekter opp 6. klassebarna med en faktor på 2 (se Fyhri, 2006 for en nærmere beskrivelse av dette). For å justere for at vi sammenligner med 2010-utvalget som ikke har 1. klassinger, har vi justert litt på fordelingen av reisemåter ved å trekke fra 1/7 del av differansen mellom gjennomsnittet for 1 til 7 klasse og gjennomsnittlig reisemåte for 1. klasse (1 % flere går, 2 % flere sykler, 1 % færre reiser kollektivt og 2% færre kjører bil).

Vi skal være klar over at den måten vi har samlet inn data på til er mest egnet til å vise sammenhenger på et relativt aggregert nivå, som en landsdel eller Norge som helhet. Jo mer man bryter ned data, jo mer sårbar blir analysen for de to faktorene som betyr mest for barnas reisemåte:

- Elevenes alder
- Hvilke skoler som inkluderes (som igjen betyr noe for avstand)

Når vi her ser på snittet av tre fylker, er det snittet av 13 skoler som er inkludert i 2010, og 17 skoler fra 2002/2005. Bryter man ned dette datamaterialet ytterligere, løper man en større risiko for at forskjeller i skolesammensetning spiller en rolle for resultatene.

Det er så godt som ingen endinger fra 2005 til 2010 i hvordan barna reiser, når vi sammenligner tvers av alle fylkene. Vi vil gjøre oppmerksom på at disse tallene må tolkes med forsiktighet. Selv om vi her har aggregert over flere skoler og alderstrinn, kan vi ikke være like sikre på at de to utvalgene er helt sammenlignbare som hvis vi hadde trukket et tilfeldig utvalg i de valgte fylkene.

Tabell 3.1 Reisemåte til skolen, 2002/2005 (snitt 1, 3 og 6 klasse X 2, justert for fjerning av 1. kl), 2010 2 til 7 klasse. Akershus, Oslo og Buskerud. Prosent

	2002/2005	2010
Gikk	67	67
Syklet	2	3
Kollektivt	11	11
Bil	20	20
Sum	100	101
Antall	1720*	2105

For ytterligere å teste om det har skjedd endringer kan vi se om det tilfeldigvis skulle være noen skoler som har blitt inkludert i flere undersøkelser. Det viser seg at to skoler (Bolteløkka skole og Jong skole) har vært med i alle undersøkelsene. For Jong skole er det vanskelig å sammenligne resultatene, siden skolen er under ombygning, og mange av elevene i denne perioden må reise kollektivt. For Bolteløkka skole, derimot ser vi at det har vært minimale endringer fra 2005 til 2010 (se tabell 11. 4 i vedlegg).

3.2 Sammenligning med Barne-RVU 2005

I 2005 ble det også gjennomført en annen undersøkelse av barns reiser, i tilknytning til den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), Barne-RVUen (Fyhri og Hjorthol, 2006). Dette var en undersøkelse som ikke brukte skoler som utvalgsenhet, men enkelthusstander. Selv om antallet respondenter er lavere enn det var i skolereiseundersøkelsen, kan dermed disse dataene gi et godt bilde av hvordan barn reiste i 2005. I analysen har vi kun sett på Buskerud og Akershus, siden Osloutvalget i BarneRVU'en kun besto av 45 barn. Vi har videre slått sammen de to fylkene for å gjøre tallene litt mer robuste for sammenligning. Vi må gjøre oppmerksom på at dataene fra 2005 gjelder som et snitt for hele året, siden barna er intervjuet gjennom et helt år, i stedet for på utvalgte tidspunkter. Dette innebærer at dataene ikke er helt sammenlignbare, spesielt for sykling. Vi vet imidlertid at andelen som kjører bil er relativt stabil (det er ca 2 prosent flere som kjører bil om vinteren). Tar vi høyde for dette, kan det se ut som det ikke har vært noen endring i bilbruk i det hele tatt siden 2005, se tabell 3.2.

Tabell 3.2 Reisemåte til skolen, 2005 og 2010. 2 til 7 klasse i Akershus og Buskerud. Prosent

	2005 Barne RVU hele året	2010 InterChild november
Gikk	52	54
Syklet	13	5
Kollektivt	10	15
Bil	25	27
Sum	100	100
Antall	174	1153

3.3 Sammenligning med Aksjon Skoleveg-data fra 1979

Det finnes lite eldre tall som er direkte egnet for sammenligning med våre funn. I 1979 ble det gjennomført en undersøkelse i forbindelse med "Aksjon skoleveg" (Strand, 1981). 193 000 foresatte i de 332 kommunene som deltok svarte på spørsmål om barnas reisemåte til skole og fritidsaktiviteter.

Tabell 3.3 viser hvordan reisemåten til skolen var i 1979 for de tre fylkene som inngår i undersøkelsen, og hvordan den er i dag. Siden disse dataene er fra før 6-årsreformen (gjennomført i 1997) er det greit å sammenligne gjennomsnittstallene direkte med tallene fra 2. til 10. klasse. Som vi ser har det vært noen endringer. Andelen som blir kjørt i bil har gått betydelig opp, og andelen som går og sykler har gått ned i Akershus og Buskerud. I Oslo ser det ut til å være langt mindre endringer, selv om vi også ser samme tendens der.

Tabell 3.3 Reisemåte til skolen i 1979 (1. til 9. klasse) og i 2010 i Oslo, Akershus og Buskerud (2. til 10. klasse). Prosent

	Akershus		Oslo		Buskerud	
	1979 "Vanligvis" om høsten	2010 "I går" november	1979 "Vanligvis" om høsten	2010 "I går" november	1979 "Vanligvis" om høsten	2010 "I går" november
Gange	50	44	78	79	50	47
Sykkel	24	13	11	2	24	4
Buss	22	20	5	9	22	20
Bil	3	20	2	7	4	26
Annet	1	2	4	4	1	3
Sum	100	99	100	101	101	100
Antall	31230	1055	13091	1388	16450	855

Vi skal være klar over at undersøkelsen fra 1979 ble gjennomført tidlig om høsten, og at man derfor vil ha høyere andel sykling enn det man ville gjort om man hadde spurt om dette i november (slik som er gjort i inneværende undersøkelse). Videre ble det i 1979 spurt om hvordan barnet "vanligvis" reiser, mens det i 2010 ble spurt om reisen i går. Vi vet fra tidligere studier (se bl.a. Fyhri 2005) at dette gjør utslag på svarene folk gir (som det også kommer frem i tabell 3.4).

I 2010 ble det også gjennomført en undersøkelse av skolereiser i Nordland (Fyhri, 2010). I denne undersøkelsen ble barn i alle trinn fra 1 til 10 klasse intervjuet på et utvalg skoler i Nordland. Undersøkelsen ble gjennomført både i februar og i mai, og barna fikk både spørsmål om reisemåte "siste dag" og reisemåte "vanligvis". Disse dataene gir derfor et bedre sammenligningsgrunnlag med undersøkelsen fra 1979 enn dataene fra Oslo/Akershus/Buskerud.

Tabell 3.4 viser reisemåte i 1979 og i 2010 for elever i Nordland. I denne analysen har vi fjernet 1. klassingene fra utvalget i Nordland. Vi har tatt med tall både for reisen i går, og "vanligvis". Også her ser vi at det har vært en betydelig endring, med mindre gange og sykling og mer bruk av bil og buss i perioden, men endringene blir noe mindre om vi ser på vanligvis-tallene enn om vi ser på svarene for "i går".

Tabell 3.4 Reisemåte til skolen i 1979 (1. til 9. klasse) og i 2010 (2. til 10. klasse) i Nordland. Prosent

	1979	2010	
	"Vanligvis" om høsten	"I går" mai	"vanligvis" mai
Gange	53	40	45
Sykkel	23	17	15
Buss	20	27	27
Bil	2	16	13
Annet	2	0	0
Sum	100	100	100
Antall	12653	361	370

I de foregående tabellene har vi kun sett på tall for enkelte fylker, og vi har kun sett på tall for hele grunnskolen. Det kan være interessant å se om endringene er like store på alle aldertrinnene. For å kunne gjøre dette må vi se på tall for hele landet (ellers får vi for få respondenter i hver gruppe).

Tabell 3.5 viser reisemåte i 1979 og i 2005 for hele landet for noen utvalgte klassetrinn. Barne-RVUen omfatter kun barneskolen, slik at vi kunne ikke sammenligne tall for ungdomsskolen. Barne-RVUen løp gjennom hele året, så vi har valgt ut de barna som ble intervjuet i det som er antatt "snøfrie" måneder (april til november). Ser vi på de minste barna blir bildet fra de foregående tabellene bekreftet, med mindre gange og sykling, og mer bilkjøring. Samtidig ser vi at det er færre barn som reiser med buss. For de eldre barna er ikke bildet så tydelig. Den største forskjellen er at flere barn sykler, og færre kjører buss. Andelen som blir kjørt i bil har økt, men ikke så mye som for de mindre barna.

Tabell 3.5 Reisemåte til skolen i 1979 og i 2010 (Barne RVU) for ulike klassetrinn. Hele landet. Prosent

	1-3 klasse	2-4 klasse	4-6 klasse	5-7 klasse
	1979	2005	1979	2005
	"Vanligvis" om høsten	"Vanligvis" april-nov	"Vanligvis" om høsten	"Vanligvis" april-nov
Gange	62	52	44	39
Sykkel	12	5	33	40
Buss	21	13	20	13
Bil	4	31	2	8
Annet	1	-	1	-
Sum	100	100	100	100
Antall	104173	334	104173	337

Som vi så av tabell 3.5, var det ikke et veldig tydelig bilde som kom frem når det gjaldt de eldste barna. Dette kan skyldes at utvalget i undersøkelsen i 2005 var ganske lite, med kun drøyt 300 barn i hver av klassegruppene. I skoleveisundersøkelsen er utvalget noe større. Når vi ser på tall for hele landet, er også analysen mindre sårbar for hvilke skoler som deltar. I og med at

skoleveisundersøkelsen kun ser på utvalgte klassetrinn, må vi anta at 3. klasse tilsvarer snittet for det som før var 1 til 3 klasse, og at 6 klasse tilsvarer snittet fra gammel 4 til 6 klasse.

Tabell 3.6 viser reisemåte til hele skolen for hele landet i 1979 og i 2002/2005. Vi har kun sett på svarene som ble gitt på undersøkelsen i mai, og kun på svarene på spørsmålet om hvordan barna vanligvis reiser til skolen. Denne tabellen viser i all hovedsak det samme som tabell 3.5: Blant de minste er andelen som sykler og som kjører buss helt identisk, mens andelen som går har falt like mye som andelen som kjører bil har økt. Blant de eldre barna har det skjedd en liten reduksjon i andelen som går. Noen av disse blir kjørt i bil, men flesteparten har begynt å sykle.

Tabell 3.6 Reisemåte til skolen i 1979 og i 2010 (Skoleveiundersøkelsen) for ulike klassetrinn. Hele landet. Prosent

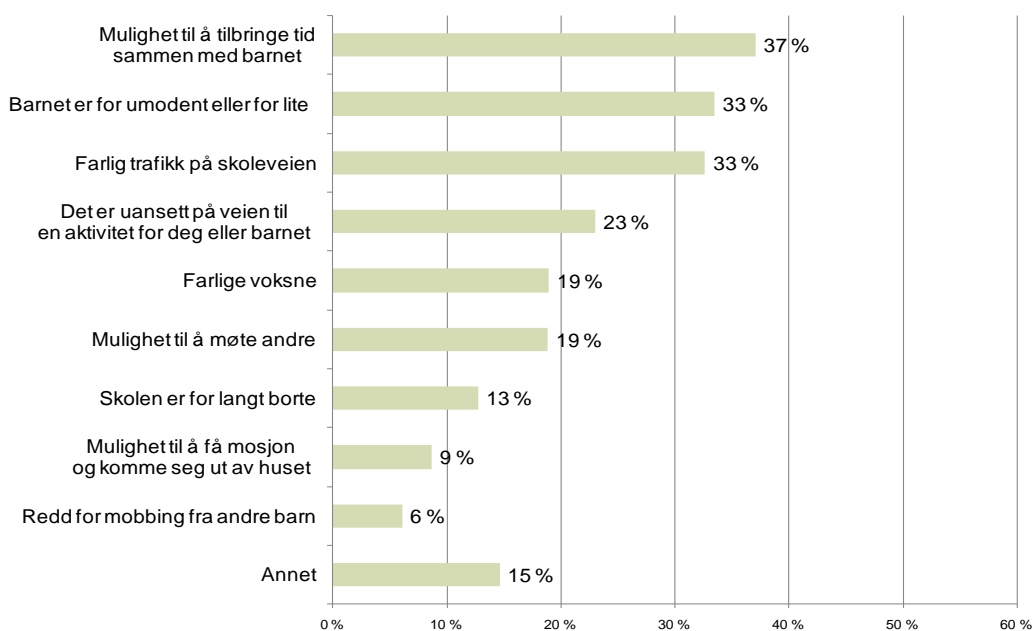
	1-3 klasse	3. klasse	4-6 klasse	6. klasse
	1979	2002/2005	1979	2005
	"Vanligvis" om høsten	"Vanligvis" mai	"Vanligvis" om høsten	"Vanligvis" mai
Gange	62	45	44	34
Sykkel	12	12	33	40
Buss	21	21	20	18
Bil	4	22	2	7
Annet	1	1	1	1
Sum	100	101	100	100
Antall	104173	2374	104173	2414

4 Foreldrenes oppfatninger

4.1 Grunner til å følge barn til skolen

89 prosent av foreldrene svarte at barnet kommer seg hjem fra skolen på egen hånd. I småskolen er andelen på 72 prosent (42 prosent i 2 klasse, 76 prosent i 3 klasse og 93 prosent i 4. klasse).

Foreldrene ble spurt om hva som var den viktigste årsaken til at de hadde hentet barna på skolen, og skulle svare selv om de ikke gjorde dette lenger (hvilket jo gjaldt de fleste av foreldrene). Den vanligste årsaken foreldrene oppga for å hente barna på skolen var muligheten for å tilbringe tid sammen med barnet (37 prosent). En tredjedel av foreldrene svarte at barnet var for umodent eller for lite, og like mange svarte at skoleveien var for farlig.



Figur 4.1 Hva er hovedgrunnene dine for å hente barnet på skolen (svar selv om du ikke gjør det lenger)? (N=1109)

Foreldrene ville i gjennomsnitt måtte bruke ca 13 minutter på å gå til skolen, fem og et halvt minutt på å kjøre bil og nesten 16 minutter på offentlig transport.

Tabell 4.1 Gjennomsnittlig tidsbruk for foreldrene for å komme til skolen etter transportmåte

Hvor lang tid tar det vanligvis for deg å komme deg til skolen?	tidsbruk (i minutter)	N
Til fots	12,9	1075
Med bil	5,4	843
Offentlig transport	15,7	204

4.2 Reiser utenom skolen

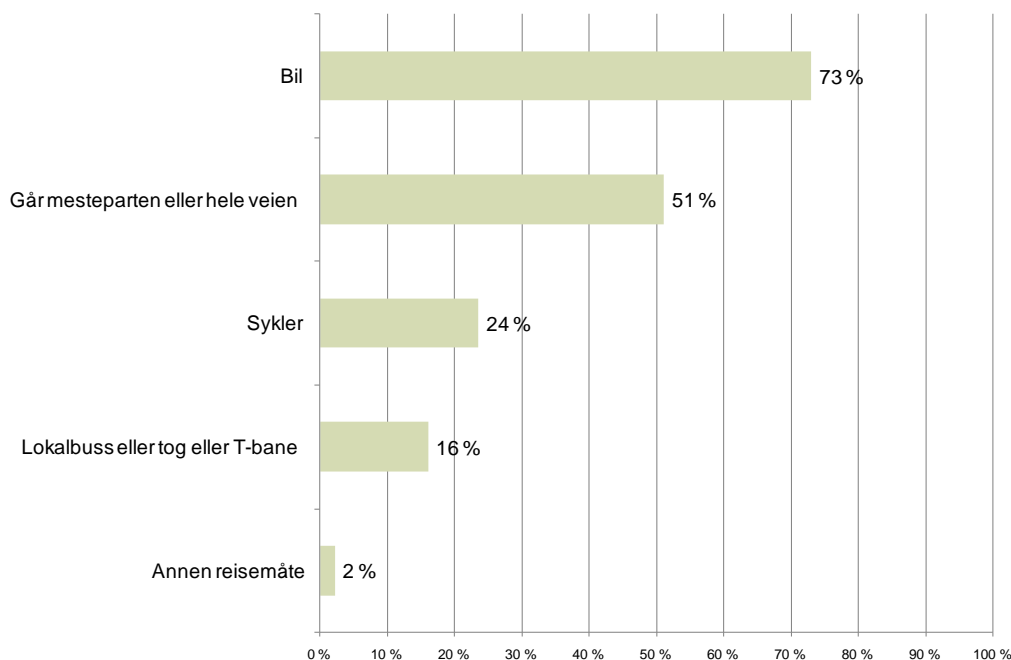
Foreldrene ble spurt om hvorvidt barna fikk lov til å gå alene til steder som lå i gangavstand fra hjemmet, bortsett fra skolen. 53 prosent svarte ja, 18 prosent svarte at barnet vanligvis ble fulgt og 29 prosent at det varierte.

Foreldrene fikk også spørsmål om hvor ofte barna blir kjørt eller fulgt til aktiviteter utenom skolen hver uke. Som vi ser av tabell 4.2 nedenfor er det svært få foreldre som aldri følger barna til slike aktiviteter: I småskolen er det kun tre prosent, og på ungdomsskolen er det åtte prosent. Foreldrene i småskolen er de som følger oftest, med et snitt på 2.7 turer, og 22 prosent som har fire turer eller mer.

Tabell 4.2 Andel elever med ulike antall følgeturer til aktiviteter utenom skolen, og gjennomsnittlig antall slike turer for ulike skoletrinn, Oslo, Akershus, Buskerud, 2010.

Antall turer	Småskolen	Mellomtrinn	Ungdomsskolen	Alle
0	3	12	14	8
0.5 til 1.5	18	24	24	21
2 til 3.5	58	51	44	52
4 og over	22	13	19	18
Sum	100	100	100	100
Antall	296	245	167	816
Gjennomsnitt	2,70	2,14	2,33	2,42

Den vanligste reisemåten for disse turene er bil (73 prosent), mens det nest vanligste var å gå (51 prosent), se figur 4.2.



Figur 4.2 Reisemåte på andre turer enn skolereisen, når foreldrene følger (N=548)

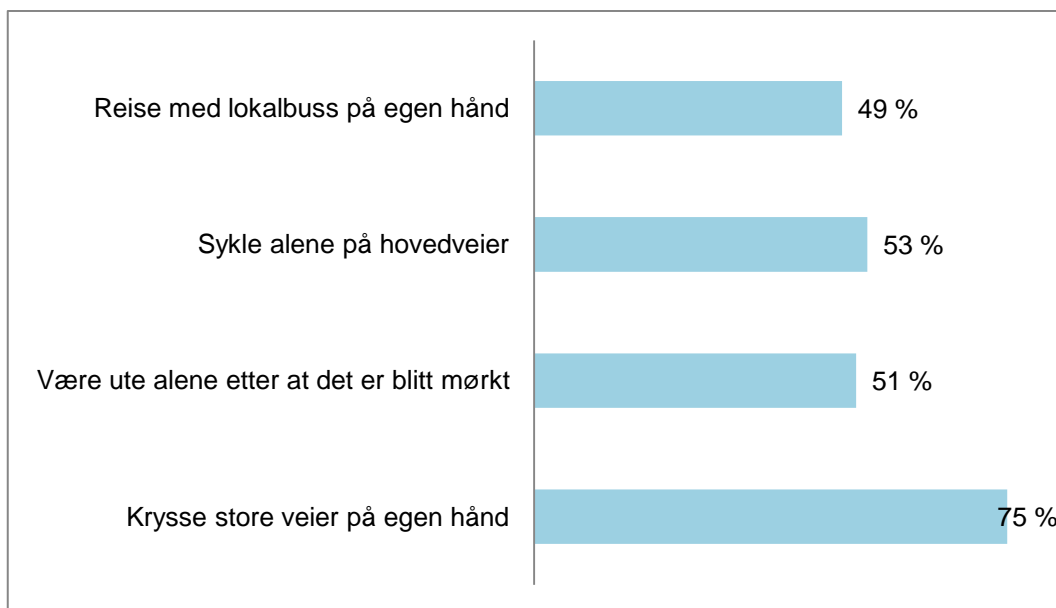
4.3 Bekymring for ulykker

Omtrent halvparten av foreldrene var bekymrede for at barnet skulle bli skadet i en trafikkulykke når det krysser vegen, og så mange som 21 prosent var veldig bekymrede, se tabell 4.2.

Tabell 4.2 Foreldres grad av bekymring for at barnet skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien. Akershus, Buskerud og Oslo, 2010. Prosent

	prosent
Veldig	21
Ganske	30
Ikke særlig	46
Ikke i det hele tatt	3
Sum	100
Antall	1172

75 prosent av barna får lov til å krysse store veger på egen hånd, og halvparten av barna får lov til å være ute alene etter at det har blitt mørkt, sykle alene på hovedveier og å reise med lokalbuss på egen hånd, se figur 4.3.

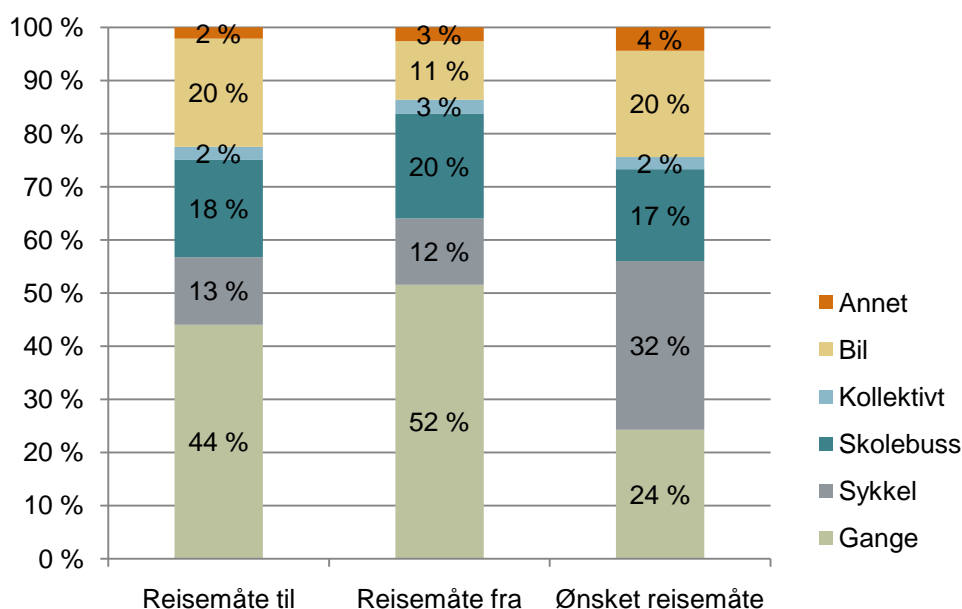


Figur 4.3 Hva barna får lov til å gjøre på egen hånd. Andel som svarer ja. Oslo, Akershus, Buskerud, 2010.

5 Akershus

5.1 Reisemåte til og fra skolen

Ser vi grunnskolen i Akershus under ett, er det 44 prosent av barna som går til skolen, og 52 prosent som går hjem. 20 prosent av barna blir kjørt i bil til skolen, mens rundt en femtedel tar skolebuss. Hvis vi sammenligner disse tallene med hvordan barna ideelt sett ville reist til og fra skolen, er den største forskjellen at mens bare tretten prosent av elevene faktisk sykler, er det nesten en tredjedel av dem som *ønsker* å sykle fra og til skolen. Andelen elever som ønsker å kjøres er identisk med andelen som ble kjørt *til* skolen, men betydelig lavere enn andelen som kjøres *fra*.



Figur 5.1 Transportmåte til og fra skole, og hvordan barna ønsker å reise. Akershus. (N=1055)

I de Akershus-skolene som deltar i undersøkelsen er det til sammen 495 barn i 2.-10. klasse som har rett til skoleskyss (tall hentet fra Grunnskolens Informasjonssystem). Dette utgjør 21 prosent av elevene i disse klassetrinnene. Slår vi sammen andelen som sier de har reist med skolebuss og med annen kollektivtransport ser vi at dette stemmer godt med hvordan elevene faktisk reiser.

5 prosent av elevene i Akershus som gikk eller syklet hadde følge med en voksen på veg til skolen, og 6 prosent hadde følge med en voksen på hjemturen.

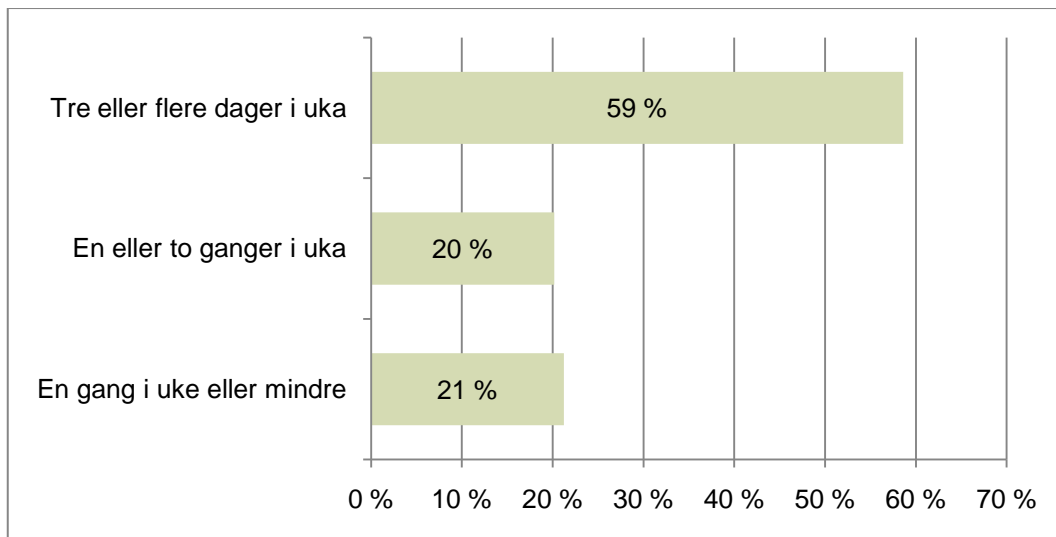
Et flertall av elevene (53 prosent) oppga at de brukte mellom 5 og 15 minutter på skoleveien denne morgen, mens rundt en femtedel (22 prosent) oppga å ha brukt mindre enn fem minutter, og en tilsvarende gruppe (21 prosent) hadde brukt 16 til

30 minutter (tabell 5.1). Som nevnt i kapittel 2 er disse tallene heftet med stor usikkerhet, særlig for de yngste barna.

Tabell .5.1 Tidsbruk til/fra skolen. Akershus 2010. Prosent.

Hvor lang tid brukte du på skoleveien i morges?	Andel
Mindre enn 5 minutter	22
5 til 15 minutter	53
16 til 30 minutter	21
31 til 45 minutter	3
46 minutter eller mer	1
Sum	100
Antall	1051

5.2 Omfang sykling



Figur 5.2 Hvor mange ganger sykler du vanligvis i løpet av en uke (både med og uten foreldrene dine), inkludert i helga? Akershus. (N=1012)

Figur 5.2 viser at flertallet av barna (59 prosent) sykler tre eller flere ganger i uka, mens bare 21 prosent sykler en gang i uke eller sjeldnere. Disse tallene skjeler imidlertid ikke mellom ferdsel på egen hånd, og sykling sammen med foreldre.

5.3 Aktiviteter i helga

Tabell 5.2 under gir en oversikt over aktiviteter barna oppga å ha utført i helga forut for undersøkelsen, alene eller sammen med voksne. Den mest utbredte helgeaktiviteten er å besøke en venn, som hele 73 prosent oppgir å ha gjort alene eller sammen med jevnaldrende (i tillegg oppgir 9 prosent å ha besøkt en venn sammen med en voksen). Alene eller samme med jevnaldrende har mange også vært ute etter at det er mørkt (51 prosent), gått eller syklet en tur (44 prosent), vært i butikker (43 prosent), drevet med idrett eller svømming (40 prosent), vært på lekeplass, park eller løkke (28 prosent), eller på kino (20 prosent). De vanligste

aktivitetene sammen med foreldre eller andre voksne er å være i butikker (59 prosent), besøke slektninger eller andre voksne (48 prosent), gå eller sykle en tur (29 prosent), eller drive med idrett eller svømming (18 prosent)

Tabell .5.2 Barns aktiviteter i helga. Akershus. Prosent.

Hvilke av disse aktivitetene har du gjort i løpet av helga...	...alene eller sammen med en jevnaldrende? (prosent)	...sammen med mor, far eller en annen voksen? (prosent)
Besøkt en venn	73	9
Vært ute etter at det var blitt mørkt	51	8
Gått eller syklet en tur	44	29
Vært i butikker	43	59
drevet med idrett eller svømming	40	18
Vært på en lekeplass, en park eller løkke	28	9
Vært på kino	20	12
Besøkt slektninger eller andre voksne	13	48
Vært i klubb eller forening	13	6
Vært på biblioteket	12	10
Vært på konsert eller nattklubb	6	7
Vært i kirke, tempel, bedehus, moské eller lignende	4	9
Annet	19	20
Antall	894	804

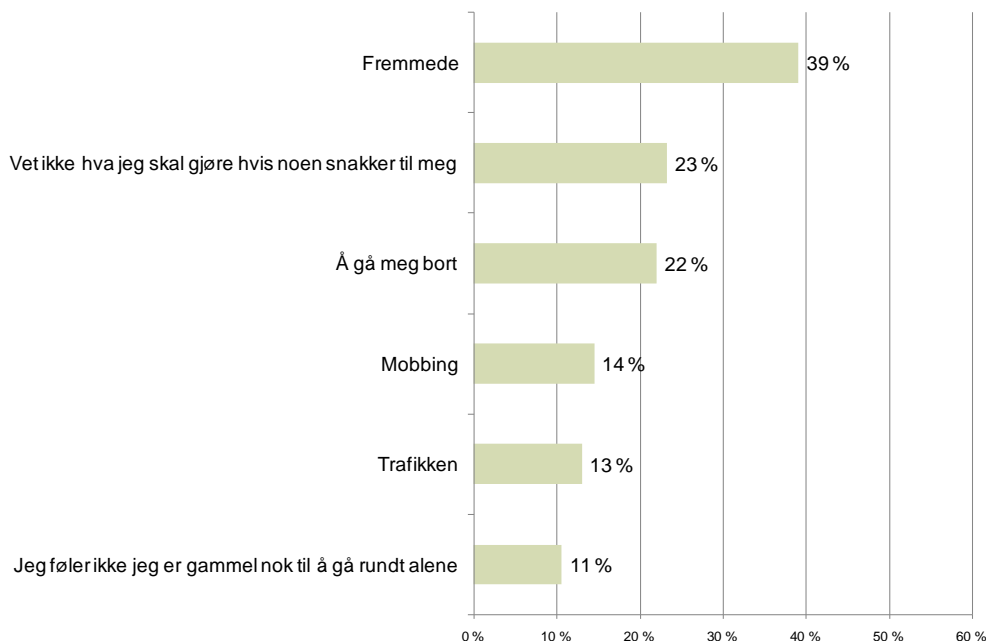
5.4 Trygghetsopplevelse i nærmiljøet

Tabell 5.3 viser hvor trygge barna føler seg i nabolaget der de bor. Som vi ser er flertallet av barna (56 prosent) veldig trygge, og svært få (5) er utrygge.

Tabell .5.3 Barns trygghetsfølelse i eget nabolag. Akershus. Prosent.

Hvor trygg føler du deg når du er ute alene i ditt eget nabolag?	Andel
Veldig trygg	59
Ganske trygg	36
Ikke særlig trygg	4
Ikke trygg i det hele tatt	1
Sum	100
Antall	1023

Den hyppigst oppgitte grunnen til engstelse er fremmede (39 prosent). Mindre viktige årsaker er redsel for å gå seg bort, mobbing og trafikk.



Figur 5.3 Hva er barn engstelig for? Akershus. (N=904)

5.5 Foreldrenes oppfatninger i Akershus

Et overveldende flertall av foreldrene i undersøkelsen (91 prosent) oppgir at barna kommer seg hjem fra skolen på egen hånd. På spørsmålet om hva som var grunnene til å hente barnet på skolen, nå eller tidligere, var det hyppigst forekommende svaret muligheten til å tilbringe tid sammen med barnet (38 prosent), fulgt av farlig trafikk (35 prosent), og at barnet er/var umodent eller for lite.

For dem som gikk til fots var gjennomsnittlig tidsbruk 14,8 minutter, mens tilsvarende tall for dem som kjørte var 5,8 minutter. Med offentlig transport var gjennomsnittlig tidsbruk 16 minutter (tabell 6.4).

Tabell .5.4 Gjennomsnittlig tidsbruk for foreldrene for å komme til skolen etter transportmåte. Akershus. Minutter.

	Snitt tidsbruk (i minutter)	N
Til fots	14,8	339
Med bil	5,8	293
Offentlig transport	16,0	57

Det var et begrenset antall foreldre som oppga at barnet ikke gikk på den nærmeste skolen. Blant disse var den vanligste oppgitte grunnen at familien hadde flyttet etter at barnet begynte på skolen. Hele 55 prosent oppga imidlertid hovedgrunn som "annet".

5.5.1 Reisemåte til andre steder enn skolen

Foreldrene ble spurt om hvorvidt barna fikk lov til å gå alene til steder som lå i gangavstand fra hjemmet, bortsett fra skolen. 58 prosent av foreldrene oppga at barnet vanligvis gikk alene, 16 prosent fulgte vanligvis barna, mens 26 prosent oppga at det varierte.

Foreldrene fikk også spørsmål om hvor mange turer barna kjøres eller følges hver uke, utenom skoleveien. Som vi ser av tabell 5.5 nedenfor er det svært få foreldre som aldri følger barna på slike turer: kun 8 prosent. 23 prosent har 4 turer eller mer.

Tabell .5.5 Andel med ulike antall følgeturer til aktiviteter utenom skolen, for Akershus. Prosent

	Andel prosent
0	8
0.5 til 1.5	20
2 til 3.5	48
4 og over	23
Sum	100
Antall	257

Som det fremgår av tabell 5.6 . var den klart vanligste transportformen på disse turene bil (86 prosent) fulgt av gange (41 prosent), og sykling (27 prosent).

Tabell .5.6 Reisemåte på følgeturer til aktiviteter utenom skolen, for Akershus. Prosent

	Andel
Annen reisemåte	1
Lokalbuss eller tog eller T-bane	1
Sykler	27
Går mesteparten eller hele veien	41
Bil	86
Antall	154

5.5.2 Bekymringer

Tabell 5.7 viser at flertallet av foreldre ikke er særlig bekymret eller ikke bekymret i det hele tatt for at barnet skulle bli skadet i en trafikkulykke når det krysset veien, men 16 prosent er veldig bekymret for dette, og ytterligere 25 prosent ganske bekymret

Tabell .5.7 Grad av bekymring for at barnet skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien. Akershus. Prosent

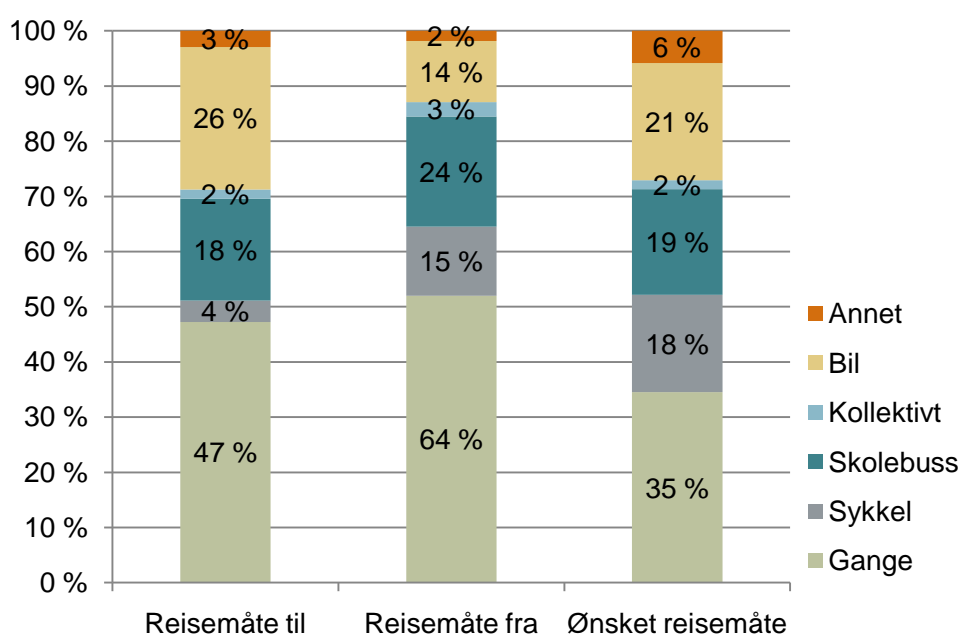
Hvor bekymret er du for at barnet ditt skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien?	prosent
Veldig	16
Ganske	25
Ikke særlig	55
Ikke i det hele tatt	4
Sum	100
Antall	361

Nesten fire av fem foreldre (79 prosent) tillater barna sine å krysse store veier på egen hånd, og 64 prosent lar dem også sykle alene på hovedveier. Noen færre (60 prosent) gir barna lov til å være ute etter mørkets frembrudd, og noe under halvparten (49 prosent) lar dem reise med lokalbuss på egen hånd. Disse resultatene harmonerer godt med tallene som ble oppgitt i elevundersøkelsen.

6 Buskerud

6.1 Reisemåte til og fra skolen

Ser vi grunnskolen i Buskerud under ett, er det 47 prosent av barna som går til skolen, og 56 prosent som går hjem (fig. 6.1). 26 prosent av barna blir kjørt i bil til skolen, mens rundt en femtedel tar skolebuss. I likhet med i Akershus er det langt flere barn som ønsker å sykle enn som faktisk sykler, og færre barn ønsker å gå enn de som faktisk går.



Figur 6.1 Transportmåte til og fra skole, og hvordan barna ønsker å reise (N=855). Buskerud.

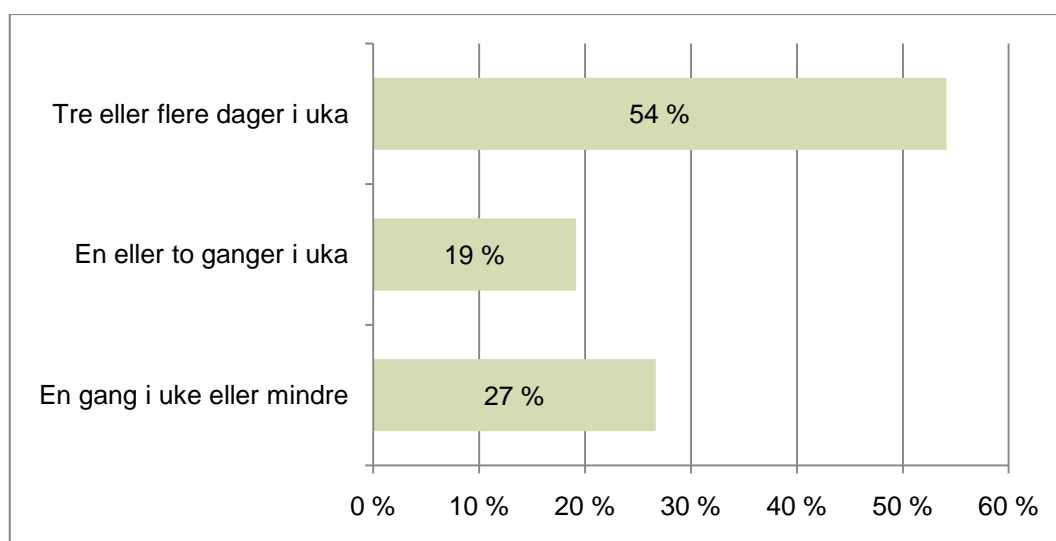
Fire prosent av elevene i Buskerud som gikk eller syklet hadde følge med en voksen på veg til skolen, og 5 prosent hadde følge med en voksen på hjemturen.

Tabell 6.1. viser at et flertall av elevene (53 prosent) oppga at de brukte mellom 5 og 15 minutter på skoleveien denne morgen, mens rundt en fjerdedel (25 prosent) oppga å ha brukt mindre enn fem minutter (tabell 7.1). Som nevnt i kapittel 2 er disse tallene heftet med stor usikkerhet, særlig for de yngste barna.

Tabell.6.1 Tidsbruk til/fra skolen. Buskerud. Prosent.

Hvor lang tid brukte du på skoleveien i morges?	Andel
Mindre enn 5 minutter	25
5 til 15 minutter	53
16 til 30 minutter	18
31 til 45 minutter	3
46 minutter eller mer	1
Sum	100
Antall	849

6.2 Restriksjoner ved lek og ferdsel



Figur 6.2 Hvor mange ganger sykler du vanligvis i løpet av en uke (både med og uten foreldrene dine), inkludert i helga?(N=798) Buskerud.

Som det framgår av figur 6.2 sykler flertallet av barna (54 prosent) tre eller flere ganger i uka, mens bare 27 prosent sykler en gang i uka eller sjeldnere. Disse tallene skjeler imidlertid ikke mellom ferdsel på egen hånd, og sykling sammen med foreldre.

6.3 Aktiviteter

Tabell 6.2 under gir en oversikt over aktiviteter barna i Buskerud oppga å ha utført i helga forut for undersøkelsen, alene eller sammen med voksne. Den mest utbredte helgeaktiviteten er å besøke en venn, som hele 70 prosent oppgir å ha gjort alene eller sammen med jevnaldrende (i tillegg oppgir 12 prosent å ha besøkt en venn sammen med en voksen). Alene eller samme med jevnaldrende har mange også vært ute etter at det er mørkt (47 prosent), gått eller syklet en tur (43 prosent), vært i butikker (42 prosent), drevet med idrett eller svømming (37 prosent), vært på lekeplass, park eller løkke (27 prosent), eller på kino (26 prosent). 20 prosent har også vært i biblioteket, og samme andel har besøkt slektninger eller andre voksne på egen hånd. De vanligste aktivitetene sammen med foreldre eller andre voksne er å være i butikker (58 prosent), besøke

slektninger eller andre voksne (45 prosent), gå eller sykle en tur (25 prosent), eller drive med idrett eller svømming (20 prosent).

Tabell 6.2 Barnas aktiviteter i helga. Buskerud. Prosent.

Hvilke av disse aktivitetene har du gjort i løpet av helga...	...alene eller sammen med en jevnaldrende? (prosent)	...sammen med mor, far eller en annen voksen? (prosent)
Besøkt en venn	70	12
Vært ute etter at det var blitt mørkt	47	10
Gått eller syklet en tur	43	25
Vært i butikker	42	58
drevet med idrett eller svømming	37	20
Vært på en lekeplass, en park eller løkke	27	10
Vært på kino	26	19
Besøkt slektninger eller andre voksne	20	45
Vært på biblioteket	20	12
Vært i klubb eller forening	18	11
Vært på konsert eller nattklubb	10	13
Vært i kirke, tempel, bedehus, moské eller lignende	6	19
Annet	23	20
Antall	728	642

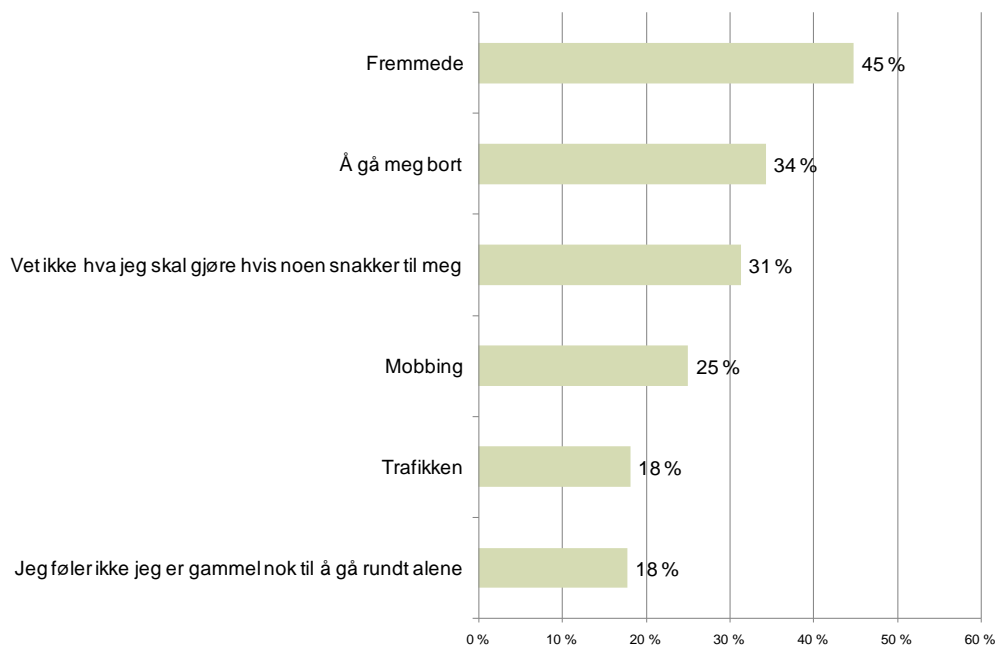
6.4 Trygghetsopplevelse

Tabell 6.3 viser hvor trygge barna føler seg. Som vi ser er flertallet av barna (58 prosent) veldig trygge, og svært få (6 prosent) er utrygge .

Tabell 6.3 Barns trygghetsfølelse i eget nabolag. Buskerud.

Hvor trygg føler du deg når du er ute alene i ditt eget nabolag?	Andel
Veldig trygg	58
Ganske trygg	36
Ikke særlig trygg	5
Ikke trygg i det hele tatt	1
Sum	100
Antall	818

Barna ble også spurt om hva som gjør at de føler seg utrygge (figur 6.3). Det vanligste svaret er ”fremmede” (45 prosent svarte dette), fulgt av redselen for å gå seg bort (34 prosent).



Figur 6.3 Hva er barn engstelig for? Buskerud. (N=695)

6.5 Foreldrenes oppfatninger i Buskerud

På spørsmålet om hva som var grunnene til å hente barnet på skolen, nå eller tidligere, var det hyppigst forekommende svaret muligheten til å tilbringe tid sammen med barnet (32 prosent).

For dem som gikk til fots var gjennomsnittelig tidsbruk 15,6 minutter, mens tilsvarende tall for dem som kjørte var 5,7 minutter. Med offentlig transport var gjennomsnittelig tidsbruk 18 minutter (tabell 6.4).

Tabell 6.4 Gjennomsnittlig tidsbruk for foreldrene for å komme til skolen etter transportmåte. Buskerud.

	Snitt tidsbruk (i minutter)	N
Til fots	15,6	294
Med bil	5,7	289
Offentlig transport	17,8	73

6.5.1 Reisemåter til andre aktiviteter enn skolen

57 prosent av foreldrene oppga at barnet vanligvis gikk alene når det skulle andre steder enn til skolen, 13 prosent fulgte vanligvis barna, mens 30 prosent oppga at det varierte.

På reiser utenom skolen, hvor foreldrene fulgte barna, var den klart vanligste transportform bil (88 prosent) fulgt av gange (37 prosent), og sykling (23 prosent).

6.5.2 Bekymringer

Som vist i tabell 6.5, var flertallet av foreldre lite eller ikke i det hele tatt bekymret for at barnet skulle bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien, men 21 prosent var likevel veldig bekymret for dette, og ytterligere 28 prosent ganske bekymret.

Tabell 6.5 Grad av bekymring for at barnet skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien. Buskerud. Prosent

Hvor bekymret er du for at barnet ditt skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien?	prosent
Veldig	21
Ganske	28
Ikke særlig	47
Ikke i det hele tatt	4
Sum	100
Antall	344

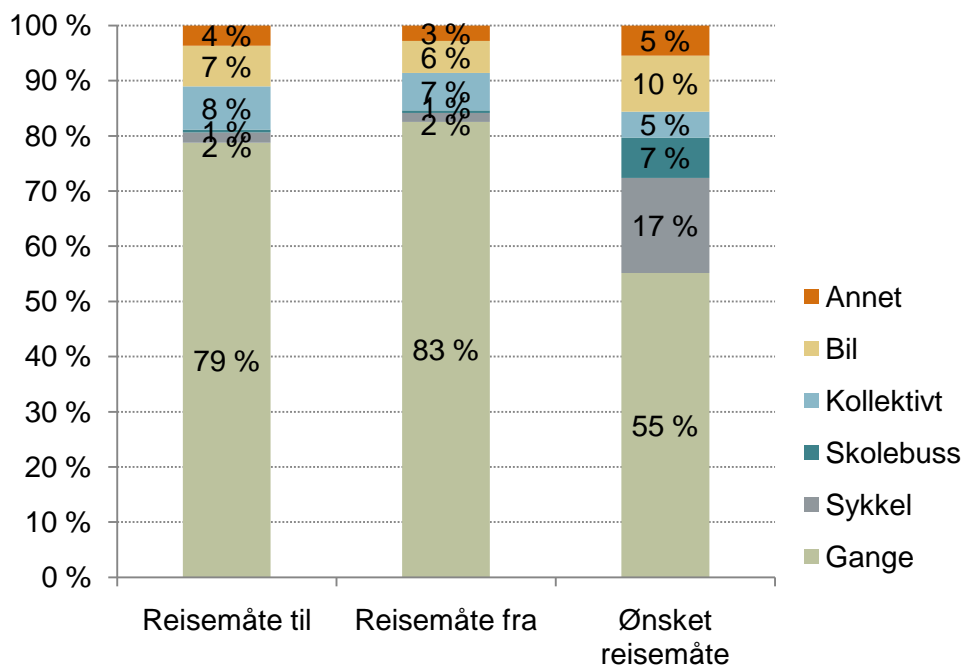
Nesten fire av fem foreldre (76 prosent) tillater barna sine å krysse store veier på egen hånd, og 58 prosent lar dem også sykle alene på hovedveier. Noen færre (55 prosent) gir barna lov til å være ute etter mørkets frembrudd, og noe under halvparten (47 prosent) lar dem reise med lokalbuss på egen hånd. Disse resultatene harmonerer godt med tallene som ble oppgitt i elevundersøkelsen.

7 Oslo

7.1 Reisemåte til og fra skolen

Ser vi hele grunnskolen i Oslo under ett, er det 79 prosent av barna som går til skolen, og 83 prosent som går hjem, som vist i figur 7.1. Sju prosent av barna blir kjørt i bil til skolen, mens ni prosent reiser kollektivt. Hvis vi sammenligner disse tallene med hvordan barna ideelt sett ville reist til og fra skolen, er den største forskjellen, som i de andre fylkene, at det er flere barn som ønsker å sykle enn som faktisk gjør det, men det er også generelt flere som ønsker andre transportformer enn gange, som bil og kollektivtrafikk.

Det er som nevnt vanskelig å sammenligne disse tallene med tidligere tall, men den sammenligningen vi har gjort innledningsvis tyder på at det ikke har vært noen stor endring i hvordan barna i Oslo reiser til og fra skolen.



Figur 7.1 Transportmåte til og fra skole, og hvordan barna ønsker å reise (N=1355). Oslo.

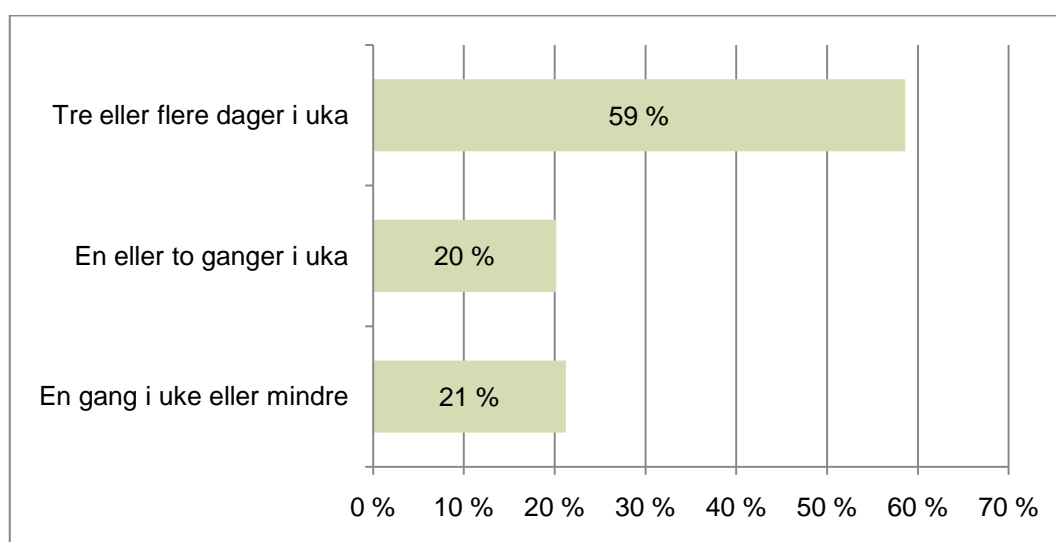
7 prosent av elevene i Oslo som gikk eller syklet hadde følge med en voksen på veg til skolen, og like mange hadde følge med en voksen på hjemturen.

Et flertall av elevene (53 prosent) oppga at de brukte mellom 5 og 15 minutter på skoleveien denne morgen, mens rundt en tredjedel (36 prosent) oppga å ha brukt mindre enn fem minutter (se tabell 7.1). Som nevnt i kapittel 2 er disse tallene heftet med stor usikkerhet, særlig blant de yngste barna.

Tabell 7.1 Tidsbruk til/fra skolen. Prosent. Oslo.

	Andel
Mindre enn 5 minutter	36
5 til 15 minutter	53
16 til 30 minutter	9
31 til 45 minutter	1
46 minutter eller mer	1
Sum	100
Antall	1334

7.2 Restriksjoner ved lek og ferdsel



Figur 72 Hvor mange ganger sykler du vanligvis i løpet av en uke (både med og uten foreldrene dine), inkludert i helga?(N=1174) Oslo.

Sykelbruken i Oslo skiller seg fra de andre fylkene ved at det er færre som sykler ukentlig. Flertallet av barna (48 prosent) sykler en gang i uka eller sjeldnere, og om lag en fjerdedel sykler tre eller flere ganger (figur 7.2). Disse tallene skjeller ikke mellom ferdsel på egen hånd, og sykling sammen med foreldre.

7.3 Aktiviteter

Tabell 7.2 under gir en oversikt over aktiviteter barna oppga å ha utført i helga forut for undersøkelsen, alene eller sammen med voksne. Den mest utbredte helgeaktiviteten er å besøke en venn, som 70 prosent oppgir å ha gjort alene eller sammen med jevnaldrende (i tillegg oppgir 16 prosent å ha besøkt en venn sammen med en voksen). Alene eller samme med jevnaldrende har mange også vært i butikker (53%), vært ute etter at det er mørkt (48 prosent), vært på lekeplass, park eller løkke (41 prosent), gått eller syklet en tur (39 prosent), drevet med idrett eller svømming (39 prosent), vært på biblioteket (25%), på kino (21 prosent), eller i klubb eller forening (19%). De vanligste aktivitetene sammen med foreldre eller andre voksne er å være i butikker (49 prosent), besøke slektninger eller andre voksne (49 prosent), gå eller sykle en tur (27 prosent), være på kino

(25 prosent), besøke kirke, tempel, bedehus, moské eller lignende, eller drive med idrett eller svømming (20 prosent).

Tabell 7.2 Barns aktiviteter i helga. Oslo. Prosent.

Hvilke av disse aktivitetene har du gjort i løpet av helga...	...alene eller sammen med en jevnaldrende? (prosent)	...sammen med mor, far eller en annen voksen? (prosent)
Besøkt en venn	70	16
Vært i butikker	53	49
Vært ute etter at det var blitt mørkt	48	12
Vært på en lekeplass, en park eller løkke	41	14
Gått eller syklet en tur	39	27
Drevet med idrett eller svømming	39	20
Vært på biblioteket	25	12
Vært på kino	21	25
Vært i klubb eller forening	20	12
Besøkt slektninger eller andre voksne	16	49
Vært i kirke, tempel, bedehus, moské eller lignende	10	23
Vært på konsert eller nattklubb	10	14
Annet	21	19
Antall	1160	1063

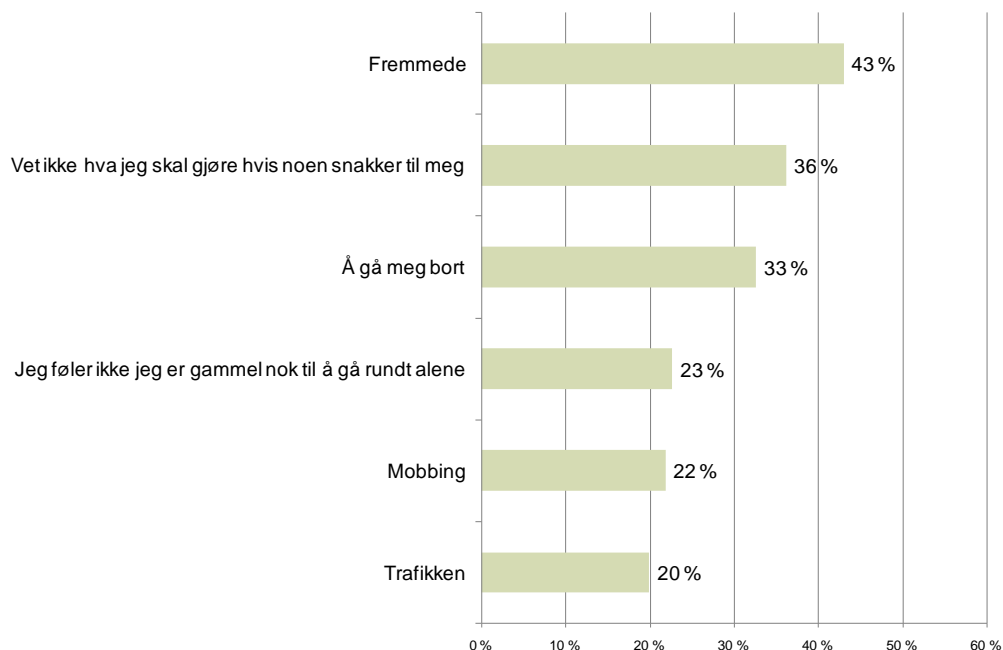
7.4 Trygghetsopplevelse i nærmiljøet

Tabell 7.3 viser hvor trygge barna føler seg i nabolaget der de bor. Som vi ser er flertallet av barna (53 prosent) veldig trygge, og svært få (9 prosent) er utrygge

Tabell 7.3 Barns trygghetsfølelse i eget nabolag. Oslo. Prosent.

Hvor trygg føler du deg når du er ute alene i ditt eget nabolag?	Andel
Veldig trygg	53
Ganske trygg	38
Ikke særlig trygg	6
Ikke trygg i det hele tatt	3
Sum	100
Antall	1289

Barna ble også spurt om hva som gjør at de føler seg utrygge (figur 7.3). Det vanligste svaret er ”fremmede” (43 prosent svarte dette), fulgt av engstelse for at noen skal snakke til en (36%), og redselen for å gå seg bort (33 prosent).



Figur 7.3 Hva er barn engstelig for?(N=1129). Oslo.

7.5 Foreldrenes oppfatninger i Oslo

På spørsmålet om hva som var grunnene til å hente barnet på skolen, nå eller tidligere, var det hyppigst forekommende svaret muligheten til å tilbringe tid sammen med barnet (40 prosent).

For dem som gikk til fots var gjennomsnittlig tidsbruk 9,7 minutter, mens tilsvarende tall for dem som kjørte var 4,8 minutter. Med offentlig transport var gjennomsnittlig tidsbruk 13,5 minutter (tabell 7.4).

Tabell 7.4 Gjennomsnittlig tidsbruk for foreldrene for å komme til skolen etter transportmåte. Oslo. Minutter.

	Snitt tidsbruk (i minutter)	N
Til fots	9,7	442
Med bil	4,8	261
Offentlig transport	13,5	74

7.5.1 Reisemåter til andre aktiviteter enn skolen

45 prosent av foreldrene oppga at barnet vanligvis gikk alene når det skulle andre steder enn til skolen, 21 prosent fulgte vanligvis barna, mens 30 prosent oppga at det varierte.

På reiser utenom skolen, hvor foreldrene fulgte barna, var den klart vanligste transportform gange (66 prosent) fulgt av bil (56 prosent), og kollektivtransport. Dette reisemønsteret er altså ganske annerledes enn det er i Akershus og Buskerud, selv om det er en mye høyere andel som blir kjørt i bil utenom skolen enn til skolen.

7.5.2 Bekymringer

Flertallet av foreldrene - 60 prosent - var veldig eller ganske bekymrede for at barnet skulle bli skadet i en trafikkulykke når det krysset veien, mens 37 prosent ikke var særlig bekymrede, og bare 3 prosent var ikke bekymrede i det hele tatt (tabell 7.5).

Tabell 7.5 Grad av bekymring for at barnet skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysset veien. Oslo. Prosent.

Hvor bekymret er du for at barnet ditt skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysset veien?	prosent
Veldig	26
Ganske	34
Ikke særlig	37
Ikke i det hele tatt	3
Sum	100
Antall	467

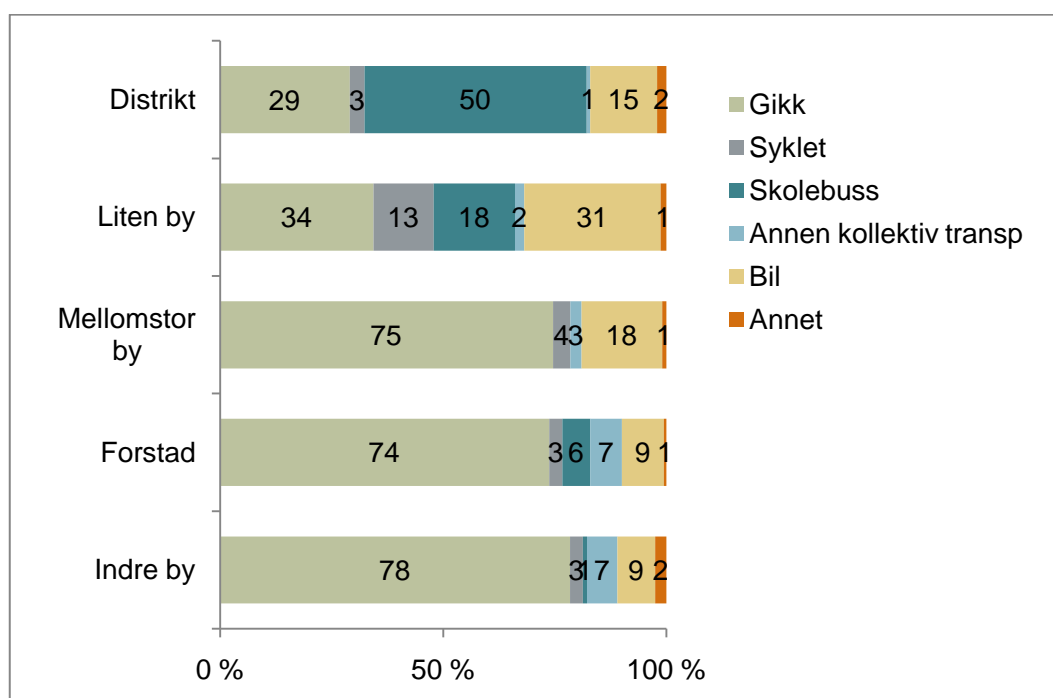
Nesten fire av fem foreldre (71 prosent) tillater barna sine å krysse store veier på egen hånd, ca halvparten lar dem reise alene med lokalbuss. Barna i Oslo har altså noe mer restriksjoner på sin atferd enn i Akershus og Buskerud.

8 Barnas daglige reiser i ulike områdetyper

8.1 Områdetyper og reisemåte

Det er visse systematiske forskjeller mellom de tre fylkene når det gjelder barns mobilitet. Spesielt tydelig skiller Oslo seg ut, der en langt høyere andel av barna går til skolen, og også går til fritidsaktiviteter. Samtidig er det også markant færre barn i Oslo som sykler, både til skolen og i fritiden, og flere barn som ønsker å sykle.

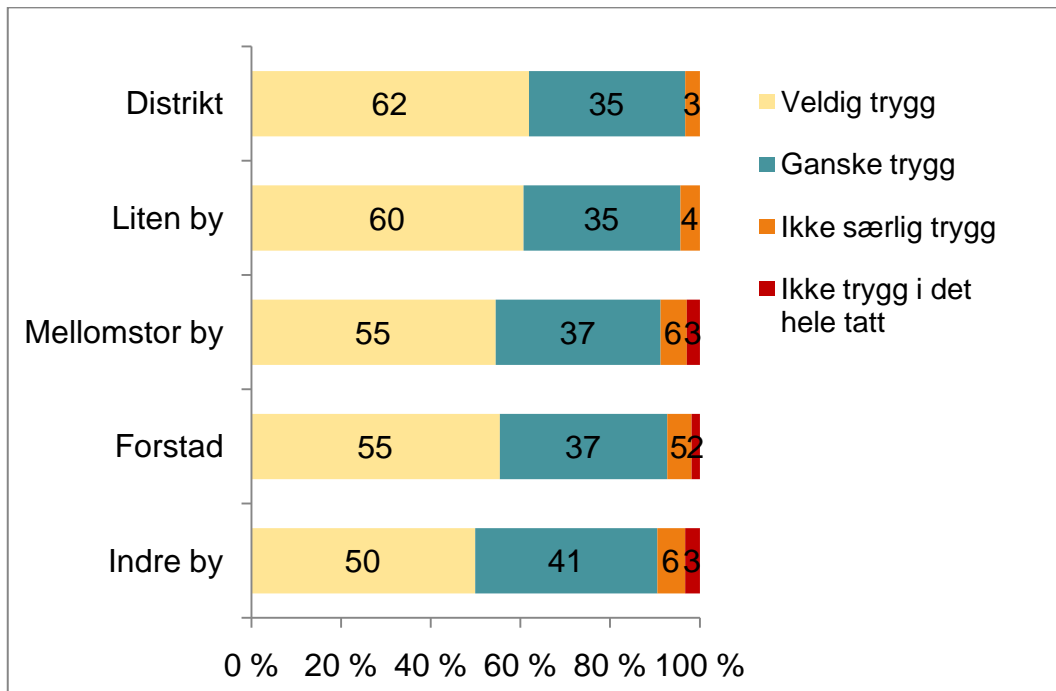
Forskjellene mellom områder blir enda mer slående dersom man ser på typer geografiske områder skolene befinner seg i. Figur 8.1 viser hvordan barna reiser til skolen etter hva slags type område skolen ligger i. Som vi ser er det en langt høyere andel barn som går i byområder enn utenfor byene. Det er liten forskjell mellom indre by, forstad, og andre byområder i andelen som går. Den klart høyeste andelen som blir kjørt finner vi i det som defineres som "liten by", mens den høyeste andelen som reiser kollektivt finner vi i distriktet. Andelen som reiser med kollektive transportmidler kan sannsynligvis i hovedsak forklares ved avstand til skolen. Når det gjelder andelen barn som kjøres av foreldre, er det mer usikkert om avstand er årsaken til forskjellene. Det kan også være uttrykk for at ulike transportformer av andre årsaker er mer utbredt i ulike områder. For transport til fritidsaktiviteter som befinner seg i gangavstand fra hjemmet, er det for eksempel bare i Oslo at gange er vanligste transportform



Figur 8.1 Reisemåte til skolen etter type område. Prosent

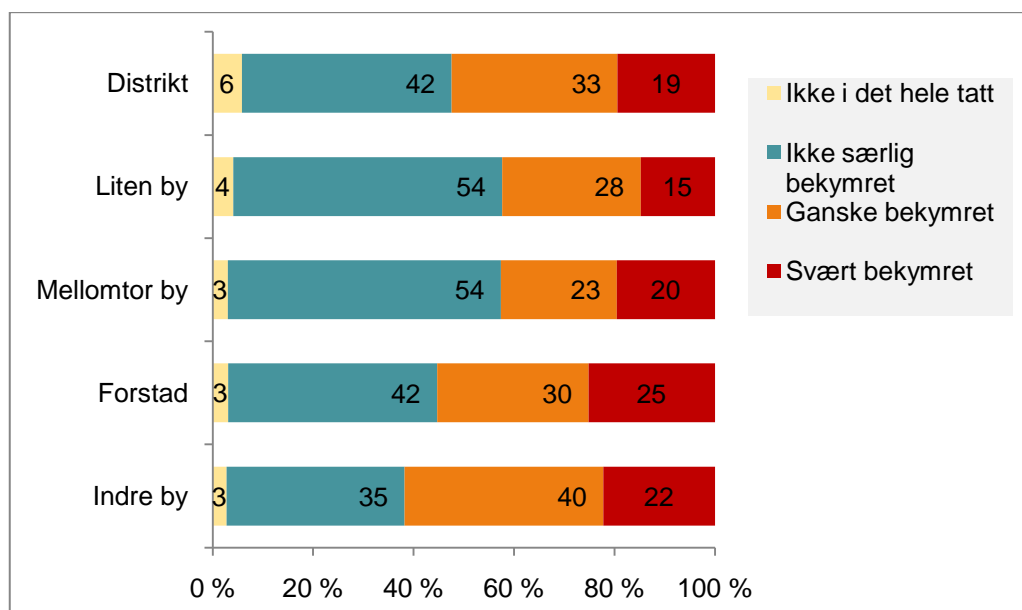
8.2 Trygghet, engstelse og mobilitetsbegrensninger

Også når det gjelder trygghetsfølelse i nabolaget, ser man tydelige forskjeller mellom de forskjellige geografiske områdetypene. Figur 8.2 viser hvor trygge barna føler seg i nærområdet sitt etter områdetype. Vi ser at det er en klar og entydig sammenheng mellom type område og opplevd trygghet. Jo mer urbane områdene er, jo mer utrygge føler barna seg. Mens 50 prosent av barna i indre by er veldig trygge, er denne andelen på 62 prosent i distriktet. Ved distriktskoler og skoler i liten by er det heller ikke noen som oppgir at de ikke føler seg trygge i det hele tatt, mens noen få prosent faller i denne kategorien i de mer urbaniserte områdene.



Figur 8.2 Opplevelse av trygghet i nabolaget etter type område. Prosent

Også foreldres bekymring for trafikkulykker er påvirket av graden av urbanisering. Figur 8.3 viser foreldrenes bekymring for at barna skal utsettes for en trafikkulykke når det krysser vegen. Dette spørsmålet er ikke helt likt det som barna selv ble stilt (som dreide seg om generell utrygghet i nærområdet), men det kan allikevel brukes som et utgangspunkt for sammenligning. Generelt sett ser foreldrene ut til å være langt mer bekymret enn barna. Vi ser at det ikke er en like entydig sammenheng mellom type område og bekymring som vi fant hos barna. Den høyeste andelen som er bekymret finner vi riktignok i indre by, men den laveste andelen finner vi i mindre byer. Det at vi finner en høyere andel bekymrede foreldre i distriktet enn i de små og mellomstore byer er ikke så rart, da det gjerne er på landsbygda at farten er høyest og at vegene er dårligst sikret for fotgjengere.



Figur 8.3 Bekymring blant foreldre for at barna skal bli utsatt for en trafikkulykke når det krysser vegen etter type område. Prosent

Har barn mindre eller en annen type mobilitet enn de ønsker? Den mest merkbare forskjellen mellom den faktiske og den ønskede situasjonen når det gjelder skolevei er at betydelig flere barn ønsker å sykle til skolen enn de som faktisk gjør det (se avsnitt 2.1, figur 2.1). Dette kan i noen grad henge sammen med at undersøkelsen ble utført i november, en tid på året som for mange faller utenfor sykkel-sesongen. Det at barna ikke sykler i november, betyr dermed ikke nødvendigvis at de ikke har lov til å sykle andre årstider. Imidlertid er diskrepansen mellom de som ønsker og sykle og de som faktisk sykler klart størst i Oslo (se avsnitt 8.1, figur 8.1), noe som kan indikere at de faktiske mulighetene spiller en viss rolle. Videre har vi sett den samme tendensen i tidligere undersøkelser, at det er sykkelen som er den mest ønskede reisemåten, men den minst brukte.

Ellers er det en del barn som ønsker de hadde tillatelse til å bevege seg mer på egen hånd enn de har lov til i dag, men dette gjelder ikke flertallet.

9 Hvordan virket intervjuprosedyren inn på svarene?

9.1 Intervjuer på skolene versus hjemme

Som nevnt innledningsvis ble barnas spørreskjema administrert på to ulike måter: noen elever svarte på skjemaene i klasserommet under veiledning og oppsyn av en forskningsassistent (hovedversjon) og noen elever fikk med seg skjemaet i ranselen hjem for å svare på det hjemme og levere det tilbake på skolen etter en uke (hjemmeversjon). Skolen fikk ansvaret for å purre på skjemaer, og for å sende disse til TØI. Hensikten med hjemmeversjonen var dels å øke utvalgsstørrelsen, siden man på en relativt rimelig måte kunne samle inn data fra dobbelt så mange barn som man kunne gjort innenfor rammene av hovedundersøkelsen. Videre er det et interessant metodepoeng hvorvidt de to ulike måtene å samle inn data på har stor innvirkning på svarene som gis. Det har i en del sammenhenger, blant annet i forbindelse med dette prosjektet, vært hevdet at det å sende skjemaene hjem med barna ville innebære at deres svar i større grad påvirkes av foreldrenes meninger og oppfatninger enn det gjør om skjemaet besvares i klasserommet.

For å undersøke dette siste poenget er det viktig å klargjøre hva man mener kan være konsekvensene av de ulike innsamlingsmetodene, og å skille mellom disse konsekvensene. En konsekvens er at prosedyren kan medføre systematisk skjevhet i hvem som svarer og hvem som ikke svarer. En annen konsekvens kan være den nevnte, at selve intervjusituasjonen påvirker måten elevene svarer på.

9.2 Effekter av frafall

Som vi har sett er det et 39 prosent av elevene som ikke har svart på hjemmeversjonen. Vi kan også se at det er systematisk forskjell mellom de to utvalgene, selv om det ikke er snakk om dramatiske utslag. Det er en liten overvekt av gutter i hovedutvalg, mot en liten overvekt av jenter i hjemmeutvalg.

Tabell.9.1 Kjønnfordeling i Hjemmeutvalg og Hovedutvalg. Prosent

	Hoved	Hjemme
Jente	49	51
Gutt	51	49
Sum	100	100
Antall	2125	1131

På skolene som sa ja til å delta i undersøkelsen er det 55 prosent barneskoleelever og 45 ungdomsskoleelever (På skolene som ble trukket ut til å delta var fordelingen omtrent lik). Vi har altså en høyere andel av ungdomsskoleelever i utvalgspopulasjonen enn det enn jevn fordeling per alderstrinn skulle tilsi (3 av 9 trinn skulle utgjøre 33 prosent av populasjonen). Dette skyldes at det er større klasser

på ungdomstrinnet enn på barnetrinnet. Dette visste vi, men vi forventet at det ville være vanskeligere å få ungdomsskolene til å delta, og trakk derfor ut flere ungdomsskoler enn det som ville gitt en lik fordeling av elever i hvert klassetrinn. Når ungdomsskolene så viste seg å være like ivrige etter å delta som barneskolene fikk vi et større utvalg av ungdomsskoleklasser enn opprinnelig tenkt.

Ser vi på fordelingen blant de som har svart (tabell 9.2), så ser vi at både hovedutvalget og hjemmeutvalget skiller seg fra den opprinnelige populasjonen. Hovedutvalget har en fordeling av elever som er tilnærmet lik den som finnes i befolkningen, men som altså gir en lavere andel ungdomsskoleelever enn populasjonen i de utvalgte skolene. Hjemmeutvalget har en andel av ungdomsskoleelever som ligner mer på populasjonen i de utvalgte skolene (selv om andelen fortsatt er lavere), men som altså gir en overrepresentasjon i forhold til populasjonen i de utvalgte fylkene. Det har altså vært et større frafall blant ungdomsskoleelevene enn de minste barna i begge utvalgene, men denne skjevheten er minst i hjemmeutvalget. Som vi har sett er det også stor forskjell mellom fylkene i frafallsprosenten.

Egenrapportert avstand til skolen er ikke veldig forskjellig i de to utvalgene (28 prosent har under 5 minutters gange i Hjemmeversjonen, og 29 prosent har under 5 minutters gange i Hovedversjon).

Tabell 9.2 Fordeling på klassetrinn i hjemmeutvalg og hovedutvalg, samt gjennomsnittsalder. Prosent

	Oslo, Akershus, Buskerud	I deltagende skoler	Hoved- utvalg	Hjemme- utvalg
Småskolen (2-4 klasse)	33	27	34	29
Mellomtrinn (3-7 klasse)	33	28	34	31
Ungdomsskolen (8-9 klasse)	33	45	33	40
Sum	100	100	100	100
Antall	144311	7157	2124	1140
Snitt alder			11,0	11,4

Tabell 9.3 Fordeling på klassetrinn av respondenter etter type spørreskjemaer

	Hoved	Hjemme	Samlet
2. klasse	12	8	11
3. klasse	10	10	10
4. klasse	12	11	12
5. klasse	11	12	11
6. klasse	11	8	10
7. klasse	12	12	12
8. klasse	13	17	14
9. klasse	12	15	13
10. klasse	8	8	8
Sum	100	100	100
Antall	2126	1131	3257

Tabell 9.3 viser fordeling av de to utvalgene per klasser og samlet. Vi ser at det var en lavere andel 10. klassinger som svarte i hovedutvalget, antageligvis fordi

en del av disse var på utplassering på den aktuelle dagen. Hjemmeutvalget har en noe mer ujevn aldersfordeling. Vi ser at det å slå sammen de to utvalgene fører til en noe større ujevnhet i alder enn i det Hovedutvalget. Den endelige aldersfordelingen er mer lik fordelingen i de utvalgte skolene, men mindre lik fordelingen i populasjonen av alle skolebarn. Så lenge vi behandler de ulike trinnene hver for seg vil slike skjjevheter uansett ikke være av noen stor betydning, og uansett oppveies av at man har større statistisk pålitelighet med et større utvalg av elever.

9.3 Effekter av "å svare hjemme"

Siden det er systematisk forskjell mellom dem som har svart på de to skjemaene må dette tas hensyn til når vi skal se på mulige effekter av intervjuprosedyre på hvordan barna har svart. En enkel sammenligning av svarene på hjemmeversjonen og hovedversjonen klarer ikke å ta høyde for systematiske alders og bostedsforskjeller.

Vi har derfor gjennomført multiple regresjonsanalyser hvor man tar hensyn til flere variable på en gang for å se om det er systematisk forskjell mellom hovedversjon og hjemmeversjon.

De første analysene ser på hvordan alder, kjønn, fylke og spørreskjemaversjon innvirker på sannsynligheten for henholdsvis gang til skolen, bilkjøring til skolen og ønsket om å sykle til skolen (tabell 9.4). Som vi ser er det litt ulike resultater på de ulike analysene men et fellestrekk på alle, nemlig at spørreskjemaversjon ikke har noen signifikant betydning på svarene som gis.

Tabell.9.4 Effekter av ulike bakgrunnsvariable på sannsynligheten for å bli kjørt i bil til skolen, gå til skolen, og å ønske å sykle til skolen. Logistisk regresjon. Regresjonskoeffisienter (eB)

	Bil til skolen Exp (B)	Gå til skolen Exp (B)	Ønsker å sykle Exp (B)
Alder	,84***	,93***	,97**
Kjønn	,91	,76***	1,37***
Fylke	2,03***	,48***	1,06
Hoved eller Hjemme	,95	,90	1,02

Den neste tabellen viser hvordan de samme bakgrunnsvariablene innvirker på opplevelsen av at skoleveien er utrygg. Igjen ser vi at spørreskjemaversjon ikke har noen betydning for svarene som gis.

Tabell 9.5 Effekter av ulike bakgrunnsvariable på sannsynligheten for å være utrygg i trafikken. Lineær regresjon. Regresjonskoeffisienter (Beta)

	Utrygg i trafikken
Alder	-,12
Kjønn	-,16
Fylke	-,07
Hoved eller Hjemme	-,02

9.4 Konklusjon

Selv om det er en viss systematisk forskjell i hvem som har svart på de to skjemaene, ser vi at alders- og kjønnsfordelingen i et samlet utvalg ikke skiller seg veldig mye fra slik det ville vært med bare å bruke Hovedutvalget. Videre har vi sett at selve intervjusituasjonen (hjemme versus på skolen) ikke har hatt noen signifikant innvirkning på svarene. I rapporten har vi derfor slått sammen hovedversjon og hjemmeversjon og behandlet svarene under ett. Dette har økt antallet svar, og styrket den statistiske utsagnskraften til analysene.

10 Oppsummering

Formålet med denne rapporten har vært å kartlegge noen trender og status for barns daglige reiser og utfoldelsesmuligheter i Norge.

Sammenligningen med tidligere undersøkelser av barns mobilitet i de tre fylkene viser at det har skjedd en betydelig dreining fra gange til mer kjøring i privatbil fra slutten av 70 tallet og til nå. Denne endringen er imidlertid mest merkbar blant de minste barna, for eldre barn bli noe av dreiningen oppveid av en økt andel som sykler. Det har ikke skjedd store endringer siden 2005. Andelen barn som kjøres, går og sykler til skolen er relativt stabil i perioden. Med de forbehold om må tas om metodeforskjeller i ulike studier, indikerer derfor disse tallene at nedgangen i barns aktive transport har stanset opp.

Den faktoren som er særlig avgjørende for uavhengig mobilitet er *alder*. Det er de yngste barna som i størst grad kjøres til skolen, og det er også disse som ikke har lov til å krysse veier på egen hånd, og som ikke har lov til å sykle på store veier. 25% av barn i 2.-4. klasse ble kjørt til skolen, mot bare 13% i 5.-7. klasse. Andelen som går til skolen er imidlertid noe synkende etter 7. klasse, da en større andel sykler, tar skolebuss eller bruker annen type offentlig kommunikasjon. Dette henger sannsynligvis sammen med at mange ungdomsskoler betjener et større område, og at skoleveien dermed er lenger for mange ungdomsskoleelever.

Det er også en klar tendens til at eldre barn kommer seg til skolen på egen hånd, eller sammen med venner; i 8.-10. klassetrinn er det så godt som ingen av elevene som går eller sykler til skolen med en voksenperson, mens tilsvarende tall for 2.-4. klasse er 31 prosent (merk at flere svaralternativer kunne velges).

En annen viktig faktor er *bosted*. Det er visse systematiske forskjeller mellom de tre fylkene når det gjelder barns mobilitet. Spesielt tydelig skiller Oslo seg ut, der en langt høyere andel av barna går til skolen, og også går til fritidsaktiviteter. Samtidig er det også markant færre barn i Oslo som sykler, både til skolen og i fritiden, og flere barn som ønsker å sykle.

Forskjellene mellom områder blir enda mer slående dersom man ser på typer geografiske områder skolene befinner seg i. Det er en langt høyere andel barn som går i byområder enn utenfor byene. Også når det gjelder trygghetsfølelse i nabolaget ser man tydelige forskjeller mellom de forskjellige geografiske områdetypene. Det er en klar og entydig sammenheng mellom type område og opplevd trygghet. Jo mer urbane områdene er, jo mer utrygge føler barna seg. Et tilsvarende bilde kan vi se for foreldrene, med det unntaket at foreldrene i de spredtbygde strøk er mer utrygge for ulykker enn foreldre i mindre byer og tettsteder

11 Referanser

- Fyhri, A. (2002). *Barns reiser til skolen. En spørreundersøkelse om reisevaner og trafiksikkerhet på skoleveien* (TØI rapport 616/2002). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A. (2005). *Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002 - 2005)* (TØI rapport. 814/2005). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2006). *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser* (TØI rapport 869/2006). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A. (2010). *Barn og unges skolereiser i Nordland i 2010* (TØI arbeidsdokument SM/2148/2010). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hillman M, Adams J, Whitelegg J. (1990) *One false move... A Study of Children's independent mobility*. London: Policy Studies Institute.
- Strand, A (1981) *Aksjon skoleveg 1979-1980. Sammenfatning og analyse av foresattes svar på spørsmål i tilknytning til barnets skoleveg (NIBR-rapport 1981:8)*. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Vedlegg I, tabeller

Tabell 0.1 Fylkesvis fordeling på de ulike typene spørreskjemaer. Prosent.

	Hjemme	Hoved	Hjemme og Hoved	Foreldre
Akershus	41	27	32	30
Buskerud	19	30	26	31
Oslo	41	43	42	39
Sum	100	100	100	100
Antall	1143	2155	3298	1227

Tabell 0.2 Oversikt over utvalgte skoler og klasser, med skolekoder.

Skole	Fylke	2. klasse	3. klasse	4. klasse	5. klasse	6. klasse	7. klasse	8. klasse	9. klasse	10. klasse	Antall klasser
Bjøråsen skole	Oslo				105	106	107	108	109	110	5
Bolteløkka skole	Oslo	202	203	204	205	206	207				6
Bragernes skole	Buskerud	302	303	304	305	306	307				6
Bøler skole	Oslo	402	403	404	405	406	407	408	409	410	9
Danvik skole	Buskerud	502	503	504	505	506	507				6
Gol ungd.skule	Buskerud							608	609	610	3
Hokksund barneskole	Buskerud	702	703	704	705	706	707				6
Hokksund u. skole	Buskerud							708	709	710	3
Ila Skole	Oslo	802	803	804	805	806	807	808	809	810	9
Jong skole	Akershus	902	903	904	905	906	907				6
Kampen skole	Oslo	1002	1003	1004	1005	1006	1007				6
Linderud skole	Oslo	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	9
Nordby u. skole	Akershus							1208	1209	1210	3
Ramstad u. skole	Akershus							1308	1309	1310	3
Rødberg skole	Buskerud	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	9
Ski skole	Akershus	1402	1403	1404	1405	1406	1407				6
Ski u. skole	Akershus							1508	1509	1510	3
Vilberg u.skole	Akershus							1608	1609	1610	3
Volla skole	Akershus	1702	1703	1704	1705	1706	1707				6

Tabell 0.3 Sammenligning mellom februar 2002/2005 og november 2010. Kun barn i 3. og 6. klasse. Prosent.

	Oslo		Akershus		Buskerud		Alle	
	2002/ 2005	2010	2002/ 2005	2010	2002/ 2005	2010	2002/ 2005	2010
Gikk	79	70	56	70	56	50	67	67
Syklet	1	0	7	0	5	0	4	0
Kollektivt	5	14	14	5	8	21	8	11
Bil	10	16	22	25	30	28	19	21
Andre måter	4	0	1	1	1	0	3	1
Sum	100	100	100	101	100	100	100	101
Antall	301	409	178	359	167	123	646	891

Tabell 0.4 Sammenligning mellom februar 2002/2005 og november 2010. 3. og 6. klasse. Bolteløkka skole. Prosent.

	3. klasse		6. klasse	
	2002/2005	2010	2002/2005	2010
Gikk	89	80	87	84
Syklet		4		8
Kollektivt		0	4	7
Bil	11	16	9	0
Sum	100	100	100	100
Antall	47	114	46	240

Tabell 0.5 Sammenligning mellom februar 2002/2005 og november 2010. 3. og 6. klasse. Jong skole. Prosent.

	3. klasse		6. klasse	
	2002/2005	2010	2002/2005	2010
Gikk	97	76	92	4
Syklet		0		1
Kollektivt		1		83
Bil	3	23	8	12
Sum	100	100	100	100
Antall	35	111	37	84

Vedlegg II, spørreskjema for barn

HVORDAN DU KOMMER DEG RUNDT

Et spørreskjema for barn og unge mellom 7 og 15






- Svar så godt du kan på spørsmålene – det fins ikke feil svar.
- Vi vet ikke hvem som har fylt ut skjemaet, bare hvilken klasse det kommer fra.
- Spør hvis det er noe du lurer på!

Reise til og fra skolen



1) Hvordan kom du deg til skolen i morges?

(Sett bare ett kryss)

-  Gikk hele eller mesteparten av veien
-  Syklet
-  Skolebuss
-  Lokalbuss eller tog eller t-bane
-  Bil
- Annet *skriv her*:

2) Hvem hadde du følge med på skoleveien i morges?

(Sett så mange kryss du trenger)






- Alene
- Mor eller far
- En annen voksen
- Et eldre barn / tenåring
- Barn på samme alder eller yngre

3) Hvor lang tid brukte du på skoleveien i morges?

(Sett bare ett kryss)

- Mindre enn 5 minutter
- 5 til 15 minutter
- 16 til 30 minutter
- 31 til 45 minutter
- 46 minutter eller mer






4) Hvordan skal du komme deg hjem i dag?*(Sett bare ett kryss)*

-  Gå hele eller mesteparten av veien
-  Sykle
-  Skolebuss
-  Lokalbuss eller tog eller t-bane
-  Bil
- Annet skriv her:


5) Hvem skal du ta følge med hjem i dag?*(Sett så mange kryss du trenger)*

- Alene
- Mor eller far
- En annen voksen
- Et eldre barn / tenåring
- Barn på same alder eller yngre

6) Hvordan ville du helst komme deg til og fra skolen?*(Sett bare ett kryss)*

-  Gå hele eller mesteparten av veien
-  Sykle
-  Skolebuss
-  Lokalbuss eller tog eller t-bane
-  Bil
- Annet skriv her:

GÅING**7a) Får du lov til å krysse store veier på egen hånd?**

- JA (Gå til  Spørsmål 7c)
- NEI

7b) Kunne du ønske du fikk lov til å krysse store veier på egen hånd?

- JA
 NEI

7c) Hvor gammel var du da du begynte å krysse store veier på egen hånd?
(Hvis du ikke er helt sikker kan du si omtrent)


Alder

- Jeg får ikke lov til å krysse veier på egen hånd

SYKLING



8a) Har du sykkel?

- JA
 NEI (Gå til  spørsmål 9)

8b) Gir foreldrene dine deg lov til å sykle på store veier?

- JA Hvor gammel var du da du fikk lov?
 Alder

- NEI

8c) Hvis du har sykkel, får du lov til å sykle steder (hjem til venner, eller til parken, f.eks.) uten følge av voksne?

- JA
 NEI
 Har ikke sykkel

8d) Hvor mange ganger sykler du vanligvis i løpet av en uke (både med og uten foreldrene dine), inkludert i helga?

- En gang i uka eller mindre
 En eller to ganger i uka
 Tre eller flere dager i uka
 Har ikke sykkel

BUSSER

9) Får du lov til å ta lokalbuss (andre busser enn skolebussen) alene?

JA













NEI

I HELGA

10) Hvilke av disse aktivitetene har du gjort i løpet av helga?:

(Sett kryss i den første kolonnen hvis du var alene eller sammen med en jevnaldrende)

(Sett kryss i den andre kolonnen hvis du var sammen med mor, far eller en annen voksen)

		<i>Alene eller sammen med en jevnaldrende</i>	<i>Med mor, far eller en annen voksen</i>
	Besøkt en venn		
	Besøkt slektninger eller andre voksne		
	Vært i klubb eller forening (inkludert speider, 4H,, søndagsskole etc.)		
	Vært i butikker		
	Vært på biblioteket		
	Vært på kino		
	Vært ute sammen med venner etter at det var blitt mørkt		
	Vært på en lekeplass, en park eller løkke		
	Drevet med idrett eller svømming (individuell eller lagidrett, eller kurs)		
	Gått eller syklet en tur		
	Vært på konsert eller nattklubb		
	Vært i kirke, tempel, bedehus, moské, eller lignende		
	Annet (skriv her):		
	Annet (skriv her):		

DER DU BOR**11a) Hvor trygg føler du deg når du er ute alene i ditt eget nabolag?***(Sett bare ett kryss)*

- Jeg får ikke lov til å være ute alene
- Veldig trygg
- Ganske trygg
- Ikke særlig trygg
- Ikke trygg i det hele tatt

11b) Er noe på denne listen du er engstelig for når du er ute på egen hånd eller sammen med venner?*(Sett så mange kryss du trenger)*

	Ja	Nei	Vet ikke
Trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å gå meg bort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobbing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fremmede	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg føler ikke jeg er gammel nok til å gå rundt alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vet ikke hva jeg skal gjøre hvis noen snakker til meg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11c) Er det noe annet du er engstelig for når du er ute på egen hånd eller sammen med venner?

Skriv her:.....

.....

.....

Om deg**12) Hvor gammel er du?** Alder**13) Er du...?**jente eller gutt **Tusen takk for hjelpen!** 😊

Vedlegg III, spørreskjema for voksne

HVORDAN BARNET DITT KOMMER SEG RUNDT

Spørsmål for mor, far eller foresatt for barn mellom 7 og 15 år

DISSE SPØRSMÅLENE HANDLER OM BARNET DITT

- Det tar ca. 10 minutter å fylle ut spørreskjemaet.
- Svarene skal handle om det barnet du fikk spørreskjemaet av – ikke om andre barn i husholdet.
- Svarene dine blir anonymiserte og informasjonen vil bli behandlet konfidensielt.

Hjem fra skolen



1a) Kommer barnet seg hjem fra skolen på egen hånd?

JA – Hvor gammelt var barnet da det fikk lov til å komme seg hjem på egen hånd?

Alder

NEI – Hvor gammelt tror du barnet kommer til å være når det får lov å komme seg hjem på egen hånd?

Alder

1b) Hvor mange dager i uka blir barnet vanligvis hentet på skolen av en voksen? (Skriv tall)

Ganger i uka

1c) Hva er hovedgrunnene dine for å hente barnet på skolen (svar selv om du ikke gjør det lenger)?

(Ikke sett mer enn tre kryss)


<input type="checkbox"/>	1. Mulighet til å tilbringe tid sammen med barnet
<input type="checkbox"/>	2. Mulighet til å få mosjon og komme seg ut av huset
<input type="checkbox"/>	3. Farlig trafikk på skoleveien
<input type="checkbox"/>	4. Barnet er for umodent eller for lite
<input type="checkbox"/>	5. Farlige voksne

<input type="checkbox"/>	6. Redd for mobbing fra andre barn
<input type="checkbox"/>	7. Mulighet til å møte andre (lærere, andre foreldre, etc)
<input type="checkbox"/>	8. Det er uansett på veien til en aktivitet for deg eller barnet (for eksempel innkjøp, besøke en slektning, fritidsaktivitet)
<input type="checkbox"/>	9. Skolen er for langt borte
<input type="checkbox"/>	10. Annet, skriv her:

1d) **Hvor lang tid tar det vanligvis for deg å komme deg til skolen?**
(Angi tid, uansett hvor kort eller lang, eller kryss av 'Vet ikke/ Ikke relevant')

Til fots	<input type="text"/>	minutter	eller	<input type="checkbox"/>	Vet ikke / Ikke relevant
Med bil	<input type="text"/>	minutter	eller	<input type="checkbox"/>	Vet ikke / Ikke relevant
Offentlig transport	<input type="text"/>	minutter	eller	<input type="checkbox"/>	Vet ikke / Ikke relevant

1e) **Går barnet ditt på den skolen som ligger nærmest hjemmet?**

- JA (Gå til  spørsmål 1g)
- NEI

1f) **Hvis du svarte NEI, hva er hovedgrunnen til at barnet går på DENNE skolen?**
(Sett så mange kryss du trenger)


<input type="checkbox"/>	1. Ingen ledige plasser på den nærmeste skolen.
<input type="checkbox"/>	2. Ønsket ikke å sende barnet til den lokale skolen, eller foretrakk en annen skole.
<input type="checkbox"/>	3. Ville ha en spesiell type skole (religiøs skole, kunstscole STEINERSKOLE, etc, etc)
<input type="checkbox"/>	4. Flyttet etter at barnet hadde begynt på skolen
<input type="checkbox"/>	5. Enklere skolevei
<input type="checkbox"/>	6. Annet, <i>skriv her:</i>

1g) **Har barnet ditt en varig sykdom, eller funksjonshemming?**

- JA – Vennligst spesifiser (valgfritt).....
- NEI

Andre reiser

2a) **Får barnet ditt lov å gå alene når det skal andre steder enn skole som befinner seg i gangavstand, eller blir det fulgt?**

- Går vanligvis alene (Gå til  spørsmål 3)
- Blir vanligvis fulgt
- Det varierer





2b) **Omtrent hvor mange turer (tur-retur) følges/kjøres barnet ditt hver uke, utenom skoleveien?**

(Å følge barnet til svømmehallen og tilbake igjen, for eksempel, teller som én tur)

Turer hver uke

2c) Hvilken reisemåte brukes vanligvis på disse turene?

(Sett så mange kryss du trenger)

-  Går mesteparten eller hele veien
-  Sykler
-  Lokalbuss eller tog eller T-bane
-  Bil
- Annen reisemåte, skriv her:

Å krysse veien


3) Får barnet ditt lov til å krysse store veier på egen hånd?

NB: Dette spørsmålet er for foreldre som har barn mellom 7 og 15 år. Vær så snill å svare selv om svaret virker selvfølgelig.

- JA **Hvor gammelt var barnet da det først fikk lov til det?**
 Alder
- NEI **Hvor gammelt tror du barnet kommer til å være når det får lov?**
 Alder

Ute etter at det er blitt mørkt

4a) Får barnet ditt vanligvis lov til å være ute alene etter at det er blitt mørkt?

- JA (Gå til  spørsmål 5)
- NEI

4b) Hvis du svarte NEI: hva er den viktigste grunnen til at barnet ikke får lov til å være ute alene etter at det er blitt mørkt?

Skriv her:.....
.....

Sykling

5) Får barnet lov til å sykle alene på hovedveier?

- Har ikke sykkel
- JA – **Hvor gammelt var barnet da det først fikk sykle alene på hovedveier?**
 Alder
- NEI – **Hvor gammelt tror du barnet vil være når det får sykle alene på hovedveier?**
 Alder



Busser



6) Får barnet ditt normalt lov til å reise med lokalbuss (andre enn skolebussen) på egen hånd?

JA Hvor gammelt var barnet da det først fikk lov til å reise med buss alene?

Alder

NEI Hvor gammelt tror du barnet vil være når det får lov til å reise med buss alene?

Alder

Mobiltelefoner



7a) Har barnet ditt mobiltelefon?

JA

NEI (Gå til ➡ spørsmål 8)

7b) Hvis du svarte JA: gjør mobiltelefonen at du føler deg tryggere når barnet er ute alene?

JA

NEI

Barnet går ikke ut alene

Trafikk

8) Hvor bekymret er du for at barnet ditt skal bli skadet i en trafikkulykke når det krysser veien?

Veldig

Ganske

Ikke særlig






Ikke i det hele tatt

Vet ikke / ikke sikker

Spørsmål om deg selv



9a) Hvordan kom du deg vanligvis til skolen da du var 8 eller 9 år gammel?
(Sett bare ett kryss)

-  Gikk mesteparten eller hele veien
-  Syklet
-  Skolebuss
-  Lokalbuss eller tog eller T-bane
-  Bil
- Annet. *Skriv her:*.....

9b) Hvordan var avstanden til din barneskole sammenlignet med avstanden til barneskolen barnet ditt går på?

Mye kortere	Kortere	Omtrent samme	Lengre	Mye lengre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9c) Hvor gammel var du da du fikk lov til å gå rundt på egen hånd?

Alder

10) Hvor enig eller uenig er du i disse påstandene?

	Helt enig	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Helt uenig
10a) De fleste voksne som bor i nabolaget holder et øye med andres barn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b) Noen voksne og ungdommer i nabolaget gjør deg engstelig for å la ungene dine leke ute.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Husstanden



11a) Har husstanden regelmessig tilgang til bil (inkludert bildeling)?

- Nei Ja, 1 bil Ja, 2 eller flere biler

11b) Hvor mange voksne i husstanden, inkludert deg selv, har førerkort?

Antall

12) Hvor mange personer består husstanden av, inkludert deg selv?

<input type="text"/>	Barn som er 10 år eller yngre
<input type="text"/>	Barn mellom 11 og 15 år
<input type="text"/>	Personer over 16 år
<input type="text"/>	TIL SAMMEN

13) Eier eller leier familien boligen?

- Eier boligen
- Leier kommunalt
- Leier privat
- Bor hos en slektning
- Midlertidig bosted
- Annet

14) Har dere tilgang til uteområder der barna kan leke?

(Kryss av for alle de relevante alternativene)

<input type="checkbox"/>	1. Hage
<input type="checkbox"/>	2. Park man kan komme til uten å krysse hovedvei
<input type="checkbox"/>	3. Park man kan komme til ved å krysse hovedvei
<input type="checkbox"/>	4. Stille boliggate

<input type="checkbox"/>	6. Delt fellesområde/ bakgård
<input type="checkbox"/>	7. Annet, <i>skriv her</i>
<input type="checkbox"/>	8. Ikke tilgang på passende uteområder

15) Vennligst oppgi postnummer:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

16a) Hvor gammel er du?

Vennligst kryss av for deg selv og din partner (hvis relevant)

	Deg	Ektefelle eller partner (hvis relevant)
Under 30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30 til 44	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45 eller over	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16b) Kjønn?

Vennligst kryss av for deg selv og for din partner (hvis relevant)

	Deg	Ektefelle eller partner
Mann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kvinne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17a) Er du i lønnet arbeid?

	Deg	Ektefelle eller partner (hvis relevant)
Ja, fulltid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, deltid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17b) Hvis du er i lønnet arbeid, arbeider du hjemmefra eller et annet sted?

	Deg	Ektefelle eller partner (hvis relevant)
Hjemme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet sted	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17c) Hva er din nåværende eller siste yrkestittel?

Deg

Din ektefelle / partner.....

17d) Hvilken aktivitet utføres på din arbeidsplass?

Deg

Ektefelle / partner

Vennligst legg det ferdig utfylte spørreskjemaet i den vedlagte konvolutten, og la barnet ditt ta det med til skolen i morgen, dagen etter, eller så raskt som mulig etter det.

Hvis du ønsker å delta i trekningen av et gavekort på 1500 kroner, vennligst fyll ut skjemaet på baksiden.

Tusen takk for hjelpen 😊

Vennligst fyll ut dette skjemaet hvis du vil delta i trekningen av gavekort

Navn:

Telefonnummer:

Epost- adresse:

Postadresse: (valgfritt dersom du har oppgitt telefonnummer og epostadresse)

.....

Denne informasjonen vil bli fjernet fra spørreskjemaene etter at vi har mottatt dem, og vil kun bli brukt til trekningen. Etter at trekningen har funnet sted vil informasjonen bli slettet

Tusen takk for hjelpen! 😊

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo